

衆議院 交通部 国土交通委員会 議 録 第 十 号

平成十五年三月十九日(水曜日)

午後零時二十四分開議

出席委員

委員長 河合 正智君

理事 栗原 博久君 理事 菅 義偉君

理事 田野瀬良太郎君 理事 橋 康太郎君

理事 今田 保典君 理事 玉置 一弥君

理事 赤羽 一嘉君 理事 一川 保夫君

理事 岩崎 忠夫君 理事 岡下 信子君

倉田 雅年君 実川 幸夫君

砂田 圭佑君 高木 毅君

谷田 武彦君 中本 太衛君

西田 司君 西野あきら君

林 幹雄君 原田 義昭君

菱田 嘉明君 福井 照君

堀之内久男君 松野 博一君

松宮 勲君 森田 一君

山本 公一君 阿久津幸彦君

岩國 哲人君 大谷 信盛君

川内 博史君 佐藤謙一郎君

津川 祥吾君 永井 英慈君

伴野 豊君 高木 陽介君

土田 龍司君 大森 猛君

瀬古田起子君 北川れん子君

日森 文尋君 後藤 茂之君

国土交通大臣 扇 千景君

国土交通副大臣 中馬 弘毅君

国土交通大臣政務官 高木 陽介君

政府参考人 (内閣府道路関係四公団民営化推進委員会事務局局長) 坂野 泰治君

政府参考人 (財務省主計局次長) 牧野 治郎君

政府参考人 (国土交通省国土計画局長) 薦田 隆成君

政府参考人 (国土交通省道路局長) 佐藤 信秋君
政府参考人 (国土交通省航空局長) 河 駿君
国土交通委員会専門員 福田 秀文君

委員の異動
三月十九日

辞任 小里 貞利君 補欠選任 森田 一君

松本 和那君 岡下 信子君

原 陽子君 北川れん子君

同日 辞任 岡下 信子君 補欠選任 松本 和那君

森田 一君 小里 貞利君

北川れん子君 原 陽子君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案(内閣提出第一七号)

別措置に関する法律案(内閣提出第一七号)

高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一八号)

○河合委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案及び高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。
この際、お諮りいたします。
両案審査のため、本日、政府参考人として国土

交通省国土計画局長薦田隆成君、道路局長佐藤信秋君、航空局長洞駿君、内閣府道路関係四公団民営化推進委員会事務局局長坂野泰治君及び財務省主計局次長牧野治郎君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○河合委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○河合委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。岩國哲人君。

○岩國委員 民主党を代表いたしまして、ここで審議中の二法案に関連した質問をさせていただきます。

昨日の衆議院本会議で、民主党津川代議士の質問の中で、本四連絡橋公団の債務負担に関する質問をしております。これについて、扇大臣からの答弁はいささか不十分と思われる点がありますので、その点からまずお伺いしたいと思います。

道路関係四公団民営化推進委員会が昨年十二月六日に提出しました最終意見書では、国、地方の出資を現行よりも十五年延長するかわりに、通行料金は二分の一度まで大幅に引き下げるとしているのを、今回の法案では、高速料金は一般車で一〇％、わずかな割引率にとどまっております。

これは、民営化推進委員会の意見を最大限に尊重すると答弁された大臣の意向は全く反映されておらず、最大限に尊重するどころか、最大限に無視する法案となっております。

まず、この点について大臣はどういうお考えなのか。一割と五割では大きな違いがあります。一割程度の下げでは、ほとんど一般の感觸では下げたことにならないわけです。一般の物価が、やれ五％、七％もう既に下がっているときに、後追いして一割程度。大臣の答弁について、昨日と同じ

お考えか、あるいは昨日の答弁では不十分だったと大臣は思っておられるのか、扇大臣にお伺いいたします。

○扇国務大臣 今、岩國議員から、昨日の国会答弁の津川議員のお話で、答弁が不十分ではないかというお話でございました。国会でございまして、余り長く時間をとっても申しわけないと思つて、要点だけを申し上げました。

細部に至っては申し上げませんでしたけれども、岩國委員御存じのとおり、本四公団、これは通行料をかつて二割、時限的に割り引いたことがございます。二割割り引いたけれども、交通量は一割しかふえませんでした。また、一割欠損になりました。そういう意味で累積赤字がどんどん広がっていくというのが実験として出ております。

今、意見書には五割と書いてございましてけれども、過去の実験例をもつても、五割安くして五割ふえるという確実な試算ができません、現段階では。それで、とりあえず、地方公共団体にも御協力いただいておりますけれども、今まで、二割、五年間割り引いておりますものを継続していただいて、なおかつそこへプラス一〇％を引くわけでございます。そして、今回は、今までは本四はETCを導入していませんでしたけれども、今度ETCを導入しましたらより一五％割引というところで、トータルいたしますと四五％の割引になります。

そういう細かいことに関しては、本会議では時間の関係上御説明できませんでしたが、意見書の五割割引というものに近い努力をしたことだけは事実でございまして、最初から今の料金から五割引くということでは、かつて時限的に二割引いて一割しかふえなかったということの上乗せになるということで、最大限の工夫をし、なおかつ十の地方自治団体の御協力を得て今の二割割引

を継続するという御了承をいただき、なおかつE
TCで一五%割引をする。そういう加算をして、
一歩でも近づきたいというふうにしたわけでござ
います。

○岩國委員 これは、民営化推進委員会の言っている五割というのは、ETCを基準にしてそのような数字を出しているんですか。民営化推進委員会の言っている五割と、今、大臣がお出しになっているこの計画の数字とは、どれぐらいまだギャップが残っているのか、それを簡潔にお答えいただけます。

○扇国務大臣 ○・五%でございます。

○岩國委員 民営化推進委員会は五割と言い、大臣の提出しておられるものの数字とは、差は〇・五％ということですね。四九・五％ということですか。

○扇國務大臣 失礼。○・五じゃなくて、五%で
ございます。

○岩國委員 それはETCベースですか、ETCでない普通のユーザーベース、どちらで計算して五%の差なんですか。

○扇國務大臣 ETCも加味してでございます。

○岩國委員 民営化推進委員会はETCで五割と言っているんですか。そうではないんじゃないんですか。民営化推進委員会の言っているのは、ETCでなくても五割ということを頭に置いて結論を出しているんじゃないんでしょうか。その辺を、ETCを使えばというふうにすりかえるというのはいくはないと思います。

○扇国務大臣 ETCを除くとは明記してごさいません。

○岩国委員　そうすると、民営化推進委員会の提言というのは、一々ETCを除くと書いていなければ、まだまだごく一部にとどまっているETCの基準だけでそうやって、表面的に五割に接近したように見えている。実際にETCを使わない人から見れば、なるほど、民営化推進委員会の五割に対して四五％だという実感にはならないんじゃないでしょうか。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

このたびの本四公団の料金の割引問題につきましては、現在、これまで基本料金の二割引き、
○・八でございました、今まで、五年間でござい
ますが、これを、この七月以降、さらに一割引き
にする、こういうことでございますので、基本料
金の、そういう意味では、細かい数字、大変恐縮
でございますが、パーセンテージの問題でござい
ます、○・八の○・九ということで、基本料金の
○・七二になります、新しく七月以降は、特別割
引がそういう意味では二八％になるわけでござい
ます。

そこで、ETCの場合、正確に申し上げますと、これにさらに、ETC五万円の前納をしていただきますと五万八千円まで使えるということでございますので、この割引率の計算がちよっと難しいのですが、一三・八％割引になりますので、そういう意味では、正確に計算いたしますと、基本料金の〇・五九という形になります。

先生お尋ねの、民営化委員会が、約でござい
ますが二分の一ということで提案しておられるでは

ないか、こういうことでございますが、これは時間的に今すぐという御議論でももちろんございませんし、方向性をお示しになられたものと私ども理解申し上げておりますので、今後いろいろな期間が経過する中で、どのような方策を考えていけるか。将来的な課題という部分はもちろんあるかと思います。

しかしながら、にわかに来年から、こういう御議論ではなかったものを、私どもといたしましては、今回を機会にそこまでは近づけよう、こういうことでございますので、御理解いただきたいと思います。

○岩國委員　今、ETCの利用率は何割ぐらいですか。

○佐藤政府参考人 高速道路に限定して申し上げ
ますと、約四割ぐらいでお使いいただいている。
ただ、これは、御存じのように、実は平成十九
年度ぐらいまで、これから五年ぐらいで、どこの

料金所でもお使いいただけるようにというふうなことで考えてまいりましたものを、実は十五年度中にはすべての高速道路の料金所で使える。それから、さつき申し上げましたような、昨年の七月からでございますが、前納割引の、五万円なら五万八千円、さらには十五年度にE.T.C.のリース制度とか、あるいはE.T.C.に限定していろいろな割引政策もやつていこうというようなことを考えておりまして、急速に普及を促進してまいりたい、そのように考えているところでございます。

○岩國委員　そういう、現状としてはわずかに四%の人しか使っていないETCというところでの割引率というものを掲げて、四%のケースで、実際に九割はほとんど実感を与えない。こういうのを羊頭狗肉と言っじやないかと思います。

四割ならともかく、たつた四割のケースで四割を超える割引率になるんだという御説明ですけれども、では、民営化推進委員会の約二分の一ということは、五割以内のことを言っているんじゃないかと、あるいは五五％かもしれない四五％かもしれない。最大限にそこに近づけるといふことからいえば、全然これは最大限に近づいたことにまだなっておらないと思うんです。せいぜい二割ちょっとぐらいの話でしょう。とすれば、どれぐらいの期間的なスパンで考えておられるのか。十年なのか、十五年なのか、二十年なのか。

民営化推進委員会の提案というのはE.T.C.は除くと書いていないからとか、大変都合のいい読み方をしている。私はびつくりしました。あれは除くと書いていないからこれでやる、E.T.C.と書いていないからE.T.C.でやる、あるいはO.T.C.と書

いていないから今度はそういうものを取り入れて、今度はこれでやってみて、これで五一％になりました、利用率幾らですか、はい、一％でございます、こんなことでは、国会答弁として一般の人によくわかる答弁に私はなっておらないと思うんです。非常に限定されたケース、しかも、推進委員会の提言というものを自分に都合のいいように解釈して、それでそのケースをつくっておられ

る、そういうことになりはしないかと私は思います。

また、昨日の答弁の中で、ハイウェイカードについての質問も津川委員の方からさせていただいておられますけれども、ハイウェイカードの廃止ということについて、国民の中からかなり疑問を持たれていることも事実なんです。なぜああいう便利なものも廃止するんだろうか。私も中央高速をよく走りますから愛用者の一人でありますけれども、そういうたものを、結局、ハイウェイカードなくなつた、だから、あなた方ETCを使わなきゃいけませんよとETCの方へ追いやるようないくうことをやっているんじゃないかなろうかという疑問が国民の中にあります。

そこでハイウェイカードだと偽造カードがふえて、偽造カード対策だということですからね。でも、この被害額、十一億円ということですからね。これはいつからいつまでの間に被害額は十一億円だったのか、そして、件数に直すとどれぐらいなのか、もう少し詳しく被害額十一億円ということについて御説明いただけますか。それは五万円カードについて発生したのか、一万円なのか、すべてが五万円だったのか、地域的にはどこに発生したのか、何月から何月までだったのか、その点を答弁をお願いします。

○佐藤政府参考人　お答え申し上げます。
ハイウエイカードの偽造券が初めて発見されましたのは、平成十一年の五月でございます。それ以来、何度かにわたりまして疑わしい券が鑑定されまして、その合計が約十一億円に達しているというところでございます。

十一億円の偽造券の多くは、三万円または五万円でございます。枚数で申し上げますと二万枚強でございますでしょうか、正確な数字は、また後ほどお届け申し上げます。

そこで、さらに問題なのは、成田等におきまして、五万円券が、実は、五千枚ほど持ち込んだ方が見つかった。これは、言ってみれば、一回で二億五千万円でございますから、そういう意味では

すごい額の偽造券が持ち込まれている可能性もある。現実問題としてどのぐらいそれが流通しているかという点については、残念ながら、確認された十一億円相当分以外は今のところはわからない、こういう状態であります。

先生御指摘の、ETCを普及させるためにハイカの高額券の発行を停止するのではないかと、こういう御議論がございました。

これにつきましては、私もどなたもいたしましては考え方は逆でございます、ハイカの五万円ないし三万円という高額券も、ほかのいろいろなカード、テレホンカードにしましては高額券はほとんどおやめになられてきたわけでございますが、早くハイウェイカードも高額券、そういう意味では、偽造というような問題からいっても、発行廃止あるいは通用停止、流通停止、こういう形にしたいけれども、それにかわる手段というものをいろいろ考えなきゃいかぬ、こういうことがございました。

先ほど申し上げましたように、ETCの方は、全国で、どこかの地域でも平成十五年度中にはお使いたいただけるというふうになろうということ、急速、大幅に前倒しで整備を進める、こういうことにさせていただいたわけでございます。そういう意味では、そうした環境が整ってきたということもございまして、ことしの二月いっぱい発行を停止し、来年の三月以降は通用を停止する、こういうことにいたしましたわけでございますが、なお、一万円以下の小額券につきましては、小額とも言えませんが、一万円以下の券につきましては、引き続き発行、流通をさせていただく、こういうことにしているところでございます。

○岩国委員 今のハイウェイカードユーザーがすべてETCに変わるという大胆な仮定をした場合に、ユーザー側はトータルとして何百億、何千億円ぐらいの負担になるだろうと思えますか。一人ではありませんよ、そういう計算をしていただいて、いわゆるお客さんの側に対して幾らの負担をさせることになるのか。ETCの場合、本体購

入、取りつけ費など、初期投資に二万円から四万円以上必要とする、一つのこういう試算があります。それを、私を含めすべてのハイウェイカードのユーザーが変わったとした場合に、どれだけのお金がこれはかかるんですか。

それとも一つ、取られる側の計算と、もう一つは取る側の設備投資、いろいろなところで工事やっていますね、今。これはトータルとして六十六十九カ所の料金所にETCのあれを取りつけるとすると、取る側としては幾らの投資が必要なのか、取られる側の投資は幾ら、合わせて幾らなのか、三つの数字を教えてください。

○佐藤政府参考人 大変恐縮でございます、にわかに正確な数字が今手元にございませんので、おむねのところでお話しさせていただきますと思います。

平成十五年度末に、千三百カ所、全国の料金所でお使いたできるようにしたい、こう申し上げました。現時点で申し上げますと九百カ所でございますので、そういう意味ではあと約四百カ所整備する、こういうことになるわけでございます。それに必要とされる費用が、おむね六百亿圓を計上しております。そういう意味では、四百カ所で六百亿圓でありますので、一カ所当たり一億五千万とか二億圓とかいう費用がかかる、こう御理解いただければと思います。

それから、ハイウェイカードを御利用の方がETCカードに変更していただくのとどのぐらいの費用になるのか、こういうお話でございました。

ハイウェイカードの利用者の方の中で、高速道路で申し上げますと、おむねハイウェイカードは二割ぐらいお使いたいただいている、こういう感じでございます。そういう意味では、何人の方という形では把握が難しいところもございしますが、約二割の方ということでございまして、お使いいただいている利用者、全国で一日約六百万台ぐらいということでございます、そうしますと、二割、大目に見積りますと二百万台ぐらい、こ

いうふうに仮定した場合には、先生が御指摘のETCの機械の費用と取りつけ費で現状では一万五千円から二万円ぐらい、大分安くなつてきておりますが、ということでございますので、例えば百万台の方に御利用いただけるようになるとしますと、二万円としますと二百億圓、そういうようなオーダーかということでございます。

ただ、大変恐縮でございますが、今手元に正確なデータがございませんので、そういう仮定を置いた場合はこういうことでございます。

○岩国委員 全国で四百万台の車が高速道路を利用する、四百万台の車がハイウェイカードを使っている、全体じゃありませんよ、仮にの話。四百万台とした場合に、二万円ずつ一台についてお金がかかるのであれば、八百億でしよう。二万円が四百万台とすれば八百億、ユーザー側で、仮に一つの試算としては八百億、国の方は一千億、合わせてこれ二千億。二千億の投資を、取る方と取られる方でやらなきゃいかぬ。それに比べれば、四年間にわづか十一億圓の偽造カード、小泉さんのように、大したことじゃないと私も言いたい気持ちになります。四年間で十一億圓でしよう、偽造カード。四年間に十一億圓の偽造カードをゼロにしたいために二千億圓のお金を使うんですか。

私は、一般のユーザーの方から見れば、そんなことはやめてくれ、今のハイウェイカードだったら、我々使う方からいって何の設備投資も要らないんですよ。そういう大きな負担を、国の方も、そしてマイカーを愛用する人、高速道路を使つてくださる大切なお客様にそれだけの負担をかけるというのはおかしいじゃないですか。大臣、お答えください。

○岩国委員 どこかですれ違っていると思えます。私は、岩国議員がおっしゃった、偽造カードを減らすためにETCを導入したのではありません。

今、高速道路の渋滞の三割は料金所の渋滞であります。そして、二十一世紀は環境の世紀だと民

主党の皆さんもおっしゃっています。この点では意見が一致しているんです。そして、その三割の料金所の渋滞を緩和して、しかも、この経済効果、十二兆円損失しているんですね、一年間に。だったらこの三割の渋滞を解消しようということ、よりこれを効果的にしようということ、ETCの導入を、私は、二年何カ月か前の大臣就任のときから、外国で、しかもメロ・イン・ジャパンの機械でETC使っているのに、なぜ日本ができないのかということを言い続けて、今ETCを導入しているんです。

ですから、今おっしゃいましたように、ハイウェイカード廃止にかわるETCじゃないんです。ETCは、二十一世紀の渋滞緩和と経済効果と、そして、ETCを導入した経済効果というのは、年間で約三千億圓経済効果が上がります。そして、御存じのとおり、四公団の料金収受、あのもぎりのところでお金を取っています、あれが四公団で、一年間に千二百六十七億圓払っているんです。それから見ますと、その費用が安くなる、三千億圓の経済効果が上がる、そしてなおかつCO₂の排出量がこれによりまして完全に二割は削減できる、二十一世紀の環境型になる、一石三鳥にも四鳥にもなるということ、ETCの導入を考えたので、今、岩国議員が、偽造カードをやめるためにという観念はどこかで私は違っていると思えますし、私たちはそのつもりでETCの導入をしたのではありません。

○岩国委員 大変いい答弁をしていただきました。だからこそ私は、ETCという道具の要らないETCを提案しているんです。料金所は撤廃、機械も撤廃、何も要らない、千三百億圓のもぎりのための料金を払うことも要らない、排気ガスも出ない、高速道路を無料で国民に開放する、環境にもプラス、経済効果は出る、むだな金は要らない、一石三鳥、四鳥、五鳥ぐらいあるでしょう。そういうお考えがあるんだしたら、なぜそれをはっきりと国民にわかりやすく説明されないんですか。言っていることとやっていることが違うか

ら、依然として料金は残す、あそこでやはりスローダウンしなきゃいかぬ。もつと国民の気持ちをもるくして、料金は無料、料金所に人もいない、建物もない、きれいなさっぱり、そしてCO₂削減は、二割どころか三割削減、こういうすばらしいことを考えてみたらどうなんですか。

私は偽造カードのことをお聞きしたのは、私は、偽造カードのためだけじゃとても自分自身は納得できない、何かがあるに違いない、何かがある、扇大臣が見事に答弁された、私はそれを期待しておつたんです。

それならば、高速道路は、アメリカ、ドイツ、イギリスのように無料にすべきです。こんな狭い日本でたくさん車が走って、アメリカ、ドイツ、イギリスのように広々とした国土を走っている車ではなくて、この車もたらず、高速道路のもたらす排気ガスというものは大きな問題があります。ならば、なぜ高速道路無料に踏み切ることができないんですか。

○副国務大臣 その点で御理解いただいたことはありがたいことですが、先ほど冒頭から、本四公団のこともおっしゃいました。料金がなぜ二分の一にできないのかというお話もございました。

そして、私は、少なくとも四公団で四十兆円という負債をいかにして減らしていくか。ただにして、それじゃ全部これを一般会計で、皆さんが税金で四十兆円を全部返すのかということになると、私は、そうでもないし、高速道路を通行する人と一般道を通行する人との差別があつてもならないと私は思いますし、たとえ高速道路をただにしても、少なくともそれを品質保持するというメンテナンスだけは必ずかかるわけです。しかも、日本のような地震列島である限りは、高いところを走って、高速通ってくだる方の安全性というもの、私は必ずメンテナンスしなければ維持できない、そういう不安に陥れる。

また、欧米先進国のように平らなところを一直線で走るハイウェイと違いまして、これが全部国

費でできて、ただにできれば、私は国の道路政策としては正解な道路政策であつた。公共工事がすべてだで、陸海空、港湾も空港も高速道路も一般道路もすべて公共工事として一般会計でできるのであれば、私はそれにこしたことはないと思うんです、基本的にはですよ。

けれども、今のうちに、本四のこと一つ言つても、本四の三兆八千億という、しかも本四の三本の橋、むだだと今になっておっしゃいますけれども、私もそうは思いましたけれども、四十一年ごろには全会一致で、国会で三回も、これ法案で、全会一致で決議して三本かけてしまった。ですから、私は、できるだけ利用していただけるように最大限の料金の低下というものも図りながら、交通量をふやしていきたい。そして、あの本四の四

県の経済効果、あるいは渡った本土側の中部、近畿等の経済効果もより上がるためには、なるべく下げるといふのができれば一番ありがたいです。ですから、本四だけの別途対処しようということでも、私たちは、本四の三本かかった橋の維持、そして、かかつてしまった技術だけは世界一なんです。それから、その保持のために最大限の効果を、国民の皆さん方に利用していただくということ、知恵を出して、意見書に近づいていくという努力だけは、岩國議員がおわかりいただけるものと思つております。

○岩國委員 いや、全く理解できません。こういう高速道路、重要な道路というのは、国の防衛のために、そして、災害があつたときの災害対策のために、ユーザーが使おうと使うまいと、国の基本的義務として建設する義務があると私は思います。そういう基本的な道路さえつくれないような国家が、国家としての責任を果たしているとは思わないんです。

したがって、メンテナンスであるとか、あるいはそういったことに必要な、上り坂、下り坂、少し金がかかる、私は、それこそ国が全部負担して、きちんとした国土と、そして道路を整備し

お使いくださいというのが国の当然のある形じゃありませんか。それを路線ごとに、あそここの路線は幾らもうかるのかここの路線は幾らもうからない、そういうひずみのある国土をつくつてしまったのはどこに責任があるか。明治時代の日本の政府ですよ。

そういうひずみのない国土をつくらうというのが政府の責任であつて、それを、経済格差をつくつておいて、そして鳥根県だ、鳥取県だ、所得が東京の七割しかない。だから負担能力も低い。だからそこへ高速道路もつくらない。つくらないから利用しない。さらに経済力が落ちる。落ちるからさらに路線ごとの採算が悪くなる。これじゃ、考え方の悪循環だと私は思います。

この辺で発想を変えて、もうかる、もうからない、そういうふうな採算ではなくて、国土防衛のために必要なところはどこかということからやれば、東京も鳥取県も鳥根県も徳島県も、どこだって全部大切な国土なんです。それに、料金制というものが災いしているから、なかなかそういうところへ道路をつくるのができない。私は、そこに問題点が一番残っているような気がいたします。

そうした道路関係の債務、いわゆる四十兆円の債務というのがありますけれども、この四十兆円の債務をいつまでにどういう方法で返そうという計画をお持ちなんですか、国土交通省は。推進委員会はいろいろのことを言っております。その推進委員会の考え方とは別なものが国土交通省にあるのか。推進委員会の提言とおりのやり方で国土交通省はやるうとしてるのか。国土交通省ならでは、何らかの四十兆円の解消策というのはお持ちですか。

さらにつけ加えて申し上げますけれども、私は、道路のようなものは、国民の永久的な資産として、二十年の国債とか三十年の国債とか五十年の国債でやるべき仕事じゃないと思うんです。これは永久国債。永久の資産は永久の期限を持った国債、期限のない国債でやるべきじゃありません

か。これは最近、民間企業でも、一定の期間のついた借金をそういう株式に、デット・エクイティ・スワップと言つています。債務の株式化。国土交通省として、この四十兆円をいつ、どういうふうにするのか。いつまでも期限でくる転がし、転がして二十年ごと、三十年ごととやっていかれるのか。それとも、国民の永久的な資産は永久国債という考え方に立つか、そういう検討はされたことはありますか、全く検討したことはありませんか、それをお答えいただけないか。

○佐藤政府参考人 二つのお尋ねがあつたかと思ひます。四公団が抱えます約四十兆円の債務をいつまでに、どういう形で返済するか、こういうお話であります。

現在、それぞれの公団が料金を徴収させていたに、どういふ形で返済するか、こういうお話であります。現在、それぞれの公団が料金を徴収させていたに、どういふ形で返済するか、こういうお話であります。現在、それぞれの公団が料金を徴収させていたに、どういふ形で返済するか、こういうお話であります。

まして、償還計画を立てて、そしてそれに基づいて償還できるといふ形でやらせていただいておりますので、それぞれ五十年以内に償還できる、こういう形になつておるわけでございます。

しかしながら、私どものお答えだけではなんだと思ひますので、一番最近では、民営化推進委員会の事務局が試算をお出しになられて、公表しておられます。これに基づきますと、日本道路公団の場合には、高速自動車国道につきましては、交通量が中位推計、こういう形で、最大十三兆円程度の投資を行つても五十年で償還可能であろう。さらには、例えば首都高速道路あるいは阪神高速道路につきましては、管理費の二〇％削減であるとか、いろいろ努力しながら、五十年以内で償還することが可能であろう。こういうことであります。

本四道路につきましては、今お願いしております有利子債務の一部、約一・三四兆円を切り離していただいて、現行出資を平成三十四年度まで十年間延長していただく、こういう形によりまして、有利子債務は五十年で償還できる、こういう

ふうに見込んでおるところでございます。

先生の御尋ねは恐らく、見込みの問題ではなくて、これから先の制度設計をどういうふうにするか、こういうお話かと思えます。

私も、今回、本四の債務のつけかえと、それから、新しい直轄方式という形で高速自動車国道の整備方式をお願いしておるところであるわけでありまして。さらに引き続き、これを通していただいて、道路関係四公団の民営化の姿、形いかんという点につきましていろいろ検討させていただきながら、政府・与党としての考え方をまとめた上で、そして来年の通常国会には、また新しい民営化の形というものを提出させていただくということになっておりますので、これからのあり方につきましてはそうした手順でやらせていただく、こういうことでお答え申し上げます。

それから、永久債のお話がありました。私どもも、永久債、慌ててちょっと勉強してみただけでございますが、我が国の道路整備費につきましては、そのもので申し上げますと、財政法の第四条で、建設国債を道路整備の場合には発行することができる、こうなっております。道路だけでは、この建設国債そのものは、道路だけでは、ほかの公共事業につきましては社会資本整備につきましても、六十年間という長期間にわたって償還をする、完全に終わるよう、こういうことで行われているところでございます。

先生の御指摘は、さらにこれを、利子のみを国債保有者に支払って、元本は返さない、こういう方式でイギリス等において発行されてきた経緯があるということだと承知しております。

これまでは、我が国ではそうした国債の発行は、現在の国債償還の考え方を大きく変えるものでありますので、国土交通省としてそういう検討をさせていただいたことはございません。

○岩國委員 三百年前、英国政府は、英国のインフラ整備のために、ほとんど当時の国債は永久国債でやっておったんです。途中で次々と償還して

いきました。

言ってみれば、永久国債というのはお金の高速道路みたいなものです。ただしお金ですから、お金からは高速料金払っていただきます。これを利子といいます。しかし、それでつくった高速道路からは料金はいただきます。これが、永久国債で永久道路をつくる、そういう考え方ですよ、今まで研究されたことは全くないということのようですけれども。

やはり日本は、肩大臣が何度も国会で答弁されているように、よその国と違って、公共事業費関係の予算に占める比率が高い。教育費に比べて約倍、よその国はこれが逆。私も、それは何回も指摘しております。しかし、日本という国は、国土は手間がかかる、世話のやける国土だから、アメリカ、ドイツと一律に比べるわけにいかないんです。これは、何度も大臣がおっしゃっています。

だからこそ、よその国の予算のあり方と違ったそういう財政のやりくり、工夫、永久国債で日本という永久国土をちゃんと手入れをしていくという発想が、日本の政府だからこそ必要じゃありませんか。アメリカやドイツだったら、こんな永久国債なんかやらなくたって、手間のからない国土が目の前にあるわけです。日本はそうじゃないからこそ、もともと国土交通省は仕事をしてもらいたい。

この行政改革、私は、二十三の省庁を十三にして、大臣の数が一人でも減ったかと。大臣は、減りましたとおっしゃいました。副大臣の数を減らして四十人、ちょうど大臣の数が倍になっています。役人の数は変わらなず、使うお金は一銭も減らない、これは何の行革だと。大臣は、私は四人分の仕事をしております、こういうことをおっしゃいましたけれども、四人分といっても、四分の一ずつを四人分やっただけで一人前にしかならぬのですよ。

私が出雲市長のときに行政改革をやりました。組織がふえました、ポストはふえました。人は、そのおかげでふえなくて済んだんです。役人とい

うのは役に立つ人と書いて、肩書がふえると、給料は同じでも余計仕事をするんですよ。外から見えやすい、そして本人の意欲は上がる。だから、出雲市役所は、七割で十割の仕事ができる体制、そういう行革をやったわけですよ。

話を返しますけれども、私は、国土交通省は日本が一番たくさんお金を使うところ、税金の使い方といえ国土交通省はいつも問題になる、そして、便利な生活、安心できる国土、それをつくってくれるのも国土交通省、そういう期待感はまだあります。こういった永久国債についても至急検討されること。

それから、高速道路のユーザーを対象にして、アンケート調査、お客さんの意見調査ということ最近されたことはありますか。簡潔にお答えください。

○佐藤政府参考人 国土交通省におきまして、平成十四年、昨年の六月から七月にかけて、インターネットを用いまして道路に対する利用者満足度調査、こういうものを実施いたしました。この中で、現在の高速道路や有料道路の料金について、満足度五段階評価という形でアンケートをしたということがございます。

それから、内閣府におきまして、おおむね五年ごとに道路に関する世論調査を実施していただいております。直近では、十三年の一月に実施されております。

さらに、日本道路公団におきましては、必要に応じて高速道路利用者に対するアンケート調査を行っております。最近では、平成十二年の十月に高速道路の利用等に関するアンケート、こういうものを実施しております。

以上でございます。

○岩國委員 このいただきました資料を見ますと、ETC、ETCと、ETCに関連した質問ばかりじゃないですか。高速道路全体についての設問というのはありますか。いただいた資料が悪いのか、あるいはまだいい資料がないのか。高速道路の料金は有料制にした方がいいと思います

か、無料制にした方がいいと思いますか、そういう、ユーザーを啓蒙するような設問というのはその中であつたのかどうか。何か、ETCについて知っていますか、ETCとなつたらあなたは利用しますかというふうな設問ばかりだと思えますけれども、どうですか。

○佐藤政府参考人 今申し上げました、国土交通省として昨年の六月から七月にかけてインターネット調査した中では、例えば高速道路、有料道路に關係しては、現在の高速道路や有料道路の料金についてどう思いますか、こういうことを五段階評価でお尋ね申し上げます。評価の五番、一番いいのが、いいと思いますか、五番が、妥当である。一番は、非常に不満である、つまり、これは高いということだと思えます。それから、評価の二番は、やや不満である。

さらに、評価の対象外として、ふだん余り使わないのでわからない。こういうことでございまして、その結果につきましては、満足度は五段階評価で一・七ということでございますので、やや不満、あるいは不満に多少近い、平均としてはこういうことだと思えます。

それから、内閣府の一昨年の一月の調査、この中では、例えば、高速道路の通行料金についてどうお考えですか、あなたのお考えに最も近いものを一つ挙げてくだささい、こういうような御質問もしております。適切な料金水準である、新たな整備、適正な管理を行うためにはやむを得ない料金水準である、高い料金水準なので税金を投入してでも料金を下げるべきである、それから、通行量が減り渋滞が緩和されるのであれば料金を高くしてもよい、あるいは、一概に言えない、わからない、これを六つに分類してアンケートをとっているとおられる。こういうようなアンケート調査の結果はございます。

○岩國委員 民営化推進委員会、御提言いただき、新聞報道等でも詳しく報道されております。我々もいささか満足し、しかし、甚だ不満を覚えたような内容となっております。

今、この二つの法案審議に関連いたしましたとして、この民営化推進委員会、七人の方を、参考人としてこの国土交通委員会にお招きいただけませんか。委員長、御検討いただけませんか。推進委員会の七人の方、新聞で、テレビで、いろいろなところで話しておられますけれども、国のこういう道路政策を議論する本委員会の前で、我々、生の声を一遍も聞いたことがないんです。これはちょっとおかしいんじゃないでしょうか。大臣、どう思われますか。一度、七人の民営化推進委員会の方に来ていただき、直接我々に質問させていただきたい。

そのお一人お一人がどの程度運動についてなじみを持っておられる方なのか。高速道路を一遍も走ったことがありません、料金所でお金を払ったことがありません、外国の高速道路、見たこともありません、こういうふうな人がいらつしやるんじゃないか、あるいはいらつしやるかもしれません。いらつしやるらないことを確認してほしいというのを私は要求しましたけれども、内閣府もどこも確認できない。そういう方たちのおつしやる意見というのを、我々、どの程度最大限に尊重していいんでしょうかという素朴な疑問も持つわけです。

同時に、おつしやっている意見が七人同じでない。また、提言されたものと扇大臣とお考えも、私は少しは差があるように思います。したがって、我々委員一人一人に質問させる機会をぜひ与えていただきたい。大臣、御賛同いただけますか。

○扇國務大臣 これは委員会でお決めることとございまして、私は、総理からこの意見を尊重することというのを御下命いただいて、民営化委員会の答申というものを最大限に尊重して、短期、中期、今すぐできるものというふうに分けて今その準備を進めているというので、私の意見と違うというのは、私は、答申をいかに現実的に実行するかという手段に入っておりますので、すべて一〇〇%実行できる手順というのがまず必要

であるということで行っておりますので、尊重しつつ、一〇〇%ではないかもしれませんが、それに近い、なおかつ十六年度に法案としてこれが提出できるような準備に入っているというのが現実でございまして、委員会の委員に関しては、委員会でお決めいただきたいと思ひます。

〔委員長退席、菅義委員長代理着席〕

○岩國委員 扇大臣がおつしやったように、我々もできれば最大限に尊重させていただきたいがゆえに、そして、提言と扇大臣が実行されようとしていることの差を吟味したいがゆえに、ぜひ七人の推進委員会の委員をこの国土交通委員会へ参考人としてお呼びいただきたいと思ひます。委員長の方でぜひ御検討いただきたいと思ひます。よろしいでしょうか。

○菅義委員長代理 委員の御意見は、理事会で検討させていただきます。

○岩國委員 次に、国土審議会について、先般も質問させていただきましたが、いまま一納得がない。なぜ一年に一回か二回しか開かれないんですか。名前からすれば、国土のあり方、国土交通省がやろうとしている仕事に限りなく関係の深い、影響力のある国土審議会であるべきだ。それで、発足し、この三年間に、正味審議時間、幾らでしたか。トータル何回審議されたんですか。局長の方からでも御答弁いただけますか。

○藤田政府参考人 お答え申し上げます。国土審議会、省庁再編後の審議会について申し上げますと、平成十三年の三月十五日、それから平成十三年の十二月二十七日、総会についてはその二回、それぞれ、たしか時間は二時間程度だったと記憶しております。

審議会のもとに基本政策部会というのが置かれておりまして、それは、平成十三年の五月十六日から平成十四年の十月まで六回開いておりまして、これも大体、一回二時間程度だったと承知しております。

○岩國委員 何か三年間合わせても十時間にも足らないような審議会。私は、これはもう審議会をむしろ閉鎖した方がいいんじゃないでしょうか。ただあるという、気休めだけで置いておく。そして、そういうところに各党から委員を任命していただいて何となく責任感も持たせる、しかし、ほとんど発言はない。その審議会は、この高速道路にしても道路政策にしても国土づくりにしても、存在感が、新聞、メディアの上でも全くない。一年間に、この民営化推進委員会に関する記事は五百回、国土審議会に関する、名前がやっと出たという程度が二回。これはもう完全に、消す前にもう消されているような存在です。

大臣、この国土審議会、活用されるんですか、活用されないんですか。むだなものは私はやめた方がいいと思ひます。審議会も思い切つてめり張りをつけて、やるものはやる、新しくつくるものはつくる、そういう方針をもっとめり張りをつけて、仕事らしい仕事をしていただけないか。

○扇國務大臣 私は、かつて、新たな政党にいましたときに、この審議会を撤廃したいということをお申しました。また、大臣就任以来も、審議会が、自分たちの意見を代弁して審議会でクリアするようない、ただそういう形だけの審議会にしてはならないということをお国土交通省の職員に厳重に申し渡してございます。

ただ、審議会設置は法案に明記してございまして、法案を改正されなければなりませんし、また、多くの法案が、審議会の議を経て明記してございまして。そういう意味では、私は、現在の審議会をもっとそれなれば活用すべきだと思ひます。岩國議員が今おつしやいました、少なくとも国土審議会、本来は国土審議会に国会議員が入っていることも、私は、クエスチョンマークだと思ひます。国会議員はこの委員会で堂々と私は論議していただいて、審議会は、むしろ、ここで出たものに對して、外部の、一般の学者、経験者等々の意見を加味するというのであれば生きてくると

思ふんですけれども、国会議員が、例えば国土審議会、今岩國議員がおつしやいました、衆議院が六人、参議院が四人、これは十人入っていますね。けれども、今おつしやったように、一年に総会が一回、ただ、十三年からは八回開いておりまして、それだけでも、そのように形骸化しているものというところでは私も大いに疑義を持っておりますし、そういうふうにならないようにということをお願い申し上げます。またこれで法案改正するのであればぜひ御意見もいただきたいながら、審議会を議を経てという部分を改正するかどうかは今後論議させていただきます。

○岩國委員 この国土審議会、国会議員は別として、各地方からそれぞれ立派な方が入つていらつしやいます。顔をばれを見ると、本場にこういう方の意見を聞きながら、我々議員もここで議論しなきゃならぬなと思うことが非常に多いわけなんです。

だからこそ私は、役に立つものは役に立つような形で運営をしていただきたい。だめなもの、扇大臣がもつとばさばさと閉めるものは閉めていけば、もつと緊張感が漂ってくるんじゃないかと思ひます。とにかくありさすれば、委員というものは受けておれば、忘れたところに何かお呼び出しがなければ、何とか日程調整して出ていって、あそこへ座つていけばいい、そんな委員会、審議会は、私は、もう原則全部撤廃して、どうしても必要なものだけはそこから選出されて、めり張りつけて活用していくということにすべきではありませんか。大臣はもう既にそういうお気持ちを持っておられるようですから、この国土交通関係のものを全部洗い出して、そして、不活発なもの、もう一切、今度の国会にでも法案を出して、ばさばさそういうものは整理していただく。そして、役に立つものだけをどんどん仕事をしてもう。そうでなかったら、まるで国土交通省というお役所そのもの、一人一人のお役人までが、あの国土審議会と同じようにちんたらちんたら仕事をやっている、そういう印象を与え

るための象徴的存在になつてしまふんじゃないですか。

私は、ぜひ、そういうことのめり張りをつけて、国土交通省というところはきびきびと仕事をやるどころ、それに関係した審議会というのはいきびきびと意見を言うところだというふうにはつきりと変えていただきたい、そのように思います。

次に、関西空港について、この間いろいろな質疑も交わされておりました。共産党の委員さんからも、関空の経営収支についての御質問もありました。私もそれを聞いておりました。

そして、責任者の方にお伺いしたいんですけれども、この関空の経営収支というのは、今のこう行つて、あの橋を渡るときもまた料金を取られて、こういう、関空に来るなると言わなければかりの道路政策をやつていようじゃ、まさに関空は、観光客を呼びたいという大臣の気持ちに反して、観光客じゃなくて関古鳥の方がどんと……。

そういうふうにならないように、関古鳥ではなくて観光客が来るようにするためには、そういういたインフラ整備と、道路料金のあり方も変えなきゃならぬ。その辺ががらつと変わつたら経営収支は変わるのか。油の料金が半分になつたらとか、人件費を半分にしたらという、とても実現不可能なことではなくて、実現可能な、道路政策はこう変わった、経営収支はこんなふうに変わるんだというそのシナリオを聞かせていただけたらいいかな。

○洞政府参考人 委員御指摘のとおり、関空は、連絡橋というものを関空会社がつくつて、これも膨大な投資がかかつていまして、これを通行料金という形で三十五年かけて回収するというシステムになつております。往復の料金で千七百三十円でございまして。ですから、それまでに来る高速道路の料金に加えて千七百三十円がオンされるといふことで、これが非常にマイナスの抵抗要因に

なつていふことは御指摘のとおりでございます。

関空会社といたしまして、例えばこれを、今、割引料金とかそういう形で低減する努力をしておりますが、正直申し上げまして、開港記念日等はこれをただにした、そういうこともやつておりますが、そうすると、一日の通行台数が、平均で、土日で九千台ぐらいあるんですが、ただにしますと、これが一・八倍、八割通行台数がふえた、そういうデータもございます。

ですから、料金と、それから利用客の増大といったものを勘案しながら、かつまた、正直申し上げて、この橋の建設にかかりました膨大なコストを回収するということをトータルで考えながら、さらにこの橋の料金を低減する方策について、今一生懸命、会社も含めて検討しているところでございます。

〔菅義委員長代理退席、委員長着席〕

○岩國委員 高速料金を無料にし、そういう抜本的なインフラ整備ができた場合には、関空の収支はいつ黒字に転換できる期待がありますか。経営者として当然そんなことは、たとえらぬタスキの皮算用と言われようとも、民間企業の経営者は、いろいろな条件を置いては、どの時期に黒字に転換できるか、真剣になつて毎日毎日、あの案、この案と考へているものです。

経営収支がいつ黒字に転換するか、その点をお聞かせください。

○洞政府参考人 私どもが今持っております試算では、現在の資金計画、あるいは、私どもが経営安定化のための新しい支援スキームというものを確立して今国会にお願いしているところでございまして、そういうものを前提として計算をしておりますところでは、需要の伸びに大きく左右されますけれども、累積債務が、当初の私どもの需要予測どおり伸びていけば二十年、また、需要予測が今後のあれで低迷して下方修正されたとなつた場合でも三十年程度で償還できるといふような見込みを立てているところでございます。

それで、先生今御指摘の、まさに橋の料金をただにした場合とか下げた場合にお客がふえることによつて、それが会社の収支にどういう影響をしてくるかというのには非常になかなか難しい問題がございまして。というのは、関空の収入の構造というのは、約半分が着陸料収入でございます。残りの五割強がいわゆる非航空系収入ということですが、空港に来られるお客さんからの、物を買つただく、あるいは飲食をしていただく、いろいろなことでお金を使つていただくわけですから、そういうものを営業する店からの賃料とか、そういうものも賭かれておりました。これが五五割ぐらいでございます。

ですから、橋の料金を下げた場合に、それがどういふふうな波及効果で、お客がどれくらいふえて、そして、それが収支にどれくらい影響をしてくるかというのは、正直言つて、厳密な計算というのはしておりません。ただ、先ほど言いましたように、いろいろ実験をしておりました。これによつてお客がどういふふうになつていくかということを見守つていられるわけでございまして、先ほど八割伸びると言いましたけれども、この比率が、ただにしてもどのくらい下がつてきております。

ですから、そういうふうな全体の状況分析と、先ほど申しましたいろいろなスキームというのを念頭に置いて、この橋の料金は、いかにせん千七百三十円というのは高過ぎると思ひますが、そういう意味で低減の努力というものを、これから一生懸命研究して方策を立てたいということでありまして。

○岩國委員 大体、せつかくの関空、二十四時間使える立派な空港というのができて、あそこから外国へ行くこととすると、席に座る前に二千円か五千円かもうお金を取られちゃつて、飛行機が動く前に。こういうふうなのは余りにもひどいんじゃないかと思ふんですね。

ですから、今、局長が答弁されましたように、やはり九千台が約八割もふえるという一つの試算があるならば、経営収支の見通しというものがも

う劇的に変わるんじゃないですか。いつまでも、関空といへば、ああ、赤字空港、あそこへ行つてみたらもう屋根まで赤いのかと思はれるんじゃないかと、やはり関空というのは日本の希望の空港なんだと思はれるためには、もう少し元氣の出る経営収支というのを少し発表していただいて、ただし、その前提としてはこういうものがあるんだ、したがつて、国策としてこういうふうになつてほしいという力強いメッセージを出すべきじゃありませんか。私は、余りにも経営者として、与えられた条件の中でちよこちよこ、いつも泣き言、愚痴、そんなことばかりじゃ元氣が出ないんです。関空の元氣じゃなくて、日本の元氣が出ない。

国際化時代というのは、釈迦に説法ですけれども、物、金、人、情報が空からやつてくる、それを国際化時代と言ふんですから、その大事な空の生命線を、自治体に割り勘で負担金を持たせるとか、この考えも間違ひ、また、できたものを民間会社に売つて、そしてそれで収益を上げようとか、これも私は間違ひだと思ふんです。

大臣、最後に、空港について、成田とか関空について、これを民営化しようという考えがありますけれども、大臣は民営化に賛成ですか反対ですか。

○属国務大臣 先ほど岩國議員が、高速道路を全部ただで通つてほしい、国策として、また国の安全性も考へておつしやいました。

私は、基本的には、陸海空、空港、港湾、高速、鉄道、あらゆるインフラというのは、国家の基本政策として全部国民の税金でつくつて、そして使つてくださるというのが本当の社会資本整備だろつと思ひます、本来は。

ただ、戦後あの荒廃とした国の中で、今日まで余りにも、すべて一挙にしなければいけないというあの戦後の荒廃とした日本の中では、お金がなかったから、やむなく世銀からも金を借りてつくつてきたという最初のスタートがあります。二十一世紀に入つて、岩國議員がおつしやいますように、そろそろ日本の基本的な社会資本整備は、

どこまでが国が負担し、なおかつ安全性を確保できるかということからいえば、陸海空、主要なのはすべて国が責任を持つてつくり、安全性を確保するというのは、基本的には、できるならば大いにやりたい、私はそう思っておりますけれども、現在の財政状況の中で、借金をしてつくってきたという歴史の中で、戦後に一貫してグランドデザインがなかった中で、一遍に道路ができていけばもっと一直線ですぐできたかもしれせんけれども、その都市計画あるいは国のデザインが貧困であつたというために少しづつ少しづつでやってきたということで、今では一番高い、一キロ一千億というような高速道路もできてしまつた。また、それではなければできないというこの時代的な背景と国のあり方とのギャップというものを感ぜながら、できれば二十一世紀、少なくとも今までのハードから、環境とバリアフリーを加味したソフトに転換していこう。せめてそこは我々の努力で、国土交通省、今回の九法案を一本にしたということも皆さん方に御理解いただいて今日の二十一世紀型にしたということで、これは五十年ぶりでございますので、一歩ずつそういうふうに変えていけるものは変えていく。

そして、本来は、空港というものは、国が安全性を確保するために国営というもので、上の利用は民間というのが私は理想ですけれども、できればそういうものに一歩近づきたいなと思ひながら、財政上、万やむなく、あらゆる面で第三セクターというような形になっていることも今は認めざるを得ない。その中で、最大限にコストダウンをし、そしてリストラを図って経営の健全化を図っていくということで私は対処したいと思つていますし、二十四時間という関空も、二本目の二期工事、何としても完全に仕上げなければ国際的に日本は立ちおくれと私は認識しております。

○岩國委員 大臣から力強い、要するに、こういったインフラ整備というのは無料でやるべき、それが理想、そのために近づきたい。しかし、近づくためには、民営化というのは逆方向であると

いうことも多分お気づきになつていらつしやるんじゃないでしょうか。成田も民営化じゃなくて国営でやるべきだ、高速道路も、民間会社に売るとんでもない、これは国営でしっかりとやっていくべき、それが、将来無料で国民に使わせるために一歩一歩近づくとであつて、民営化というのは、私は全くあらぬ方向への展開じゃないか、そのように理解させていただいて、私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○河合委員長 一川保夫君。

○一川委員 自由党の一川保夫でございます。まず冒頭に、大臣にお伺いするわけですが、昨日、アメリカの大統領がイラクに対して最後通告の演説をされて、明日、日本時間では午前十時を一応タイムリミットとしたという通告をしておりますけれども、当然、今、小泉総理は、そのアメリカの姿勢に賛同するという表明もされております。

このイラク問題それから北朝鮮問題、大変緊張してまいつたわけでございますけれども、扇大臣もかねてから、いろいろな国土交通省所管の施設等については、そういう非常事態等に対処するような心構えが必要だということも述べられたというふうに思います。

今回、こういうような事態になつて、我々自由党は、この前、二月二十八日の本会議の折にも、要するに、非常事態に対処するための、総理大臣をキャップとするそういう体制づくりなり、また、大規模な自然災害、それから、大規模なテロとか外国からの侵略、あつてはならないことですが、そういうようなことにも備えた非常事態に対処するもろもろの対策を早急に講ずるべきだというお話をさせていただきました。

今回、扇大臣は、きのうからのあつた事態を受けて、今どういふことを指示されているのか、そしてまた、もし日本がテロの標的になるというようなことを想定すれば、大変恐ろしいことなんですから、特に、国土交通省が所管している

空港なり港湾なり、また新幹線なり地下鉄なり、こういった大量輸送機関等々に対する対策というのが非常に關心があるわけでございます。そういうことに対する大臣の現時点でのお考えをしっかりと聞ききたいということですが、

○扇國務大臣 一川議員がおっしゃいましたように、私も、国土交通省として、一昨年の九・一一の同時多発テロ、あのときにも一川議員に私はお答えしましたけれども、一番最初に国土交通省の危機管理ということに着手したのは、あの九・一一が大きなきっかけでございました。

あのときにも、陸海空、空港あるいは新幹線、港湾、船、日本の原子力発電所、そして米軍の基地等々が日本海あるいは太平洋沿岸にたくさんありますので、まずその警戒態勢をとろうということと、ネットワークを初めてつくりました。そのネットワークに基づいて、それを実行しようということでもテストをしましたけれども、今回は特に、一昨日から、また、昨日のアメリカ大統領の発言、そして我々日本としては、きょうも参議院の本会議で小泉総理が、アメリカの提案に対して日本は賛成であるということの本会議場でおっしゃいました。そして、きのうの衆議院でもそのお話があつたと思います。

そういう意味で、私も、今回のイラクに対する対応ということで、国を挙げて危機管理をも一度再確認しようということで、けさ、参議院の本会議に入る前に、私は、今までも飛行機の搭乗者については一番厳しい段階の検査をさせていただいておりましたけれども、先日、一川議員、覚えていらっしゃるかどうかかわかりませんが、ハワイの空港で、旅券も持たず、しかもパスポートが期限切れの人が、どの飛行機に乗つてきたかわからないでハワイ空港に着いたということと逮捕されました、強制送還されました。これが私は、どこから入つたのか、その例を挙げてみれば、どこから入つたのか、その例を挙げてみれば、どこを通過しても二重三重のチェックがなければ行けないですね。それがみずみず

通れたということで、きょうは私、貨物に対しても嚴重注意するようにと、けさ指令を出したところでございますけれども、少なくとも現段階では、パルシヤ湾沿岸、きのうの夜の段階で、船舶が日本系が二十四隻、そしてタンカーが十七隻、乗務員が六十二名というのが今の現状でございますので、そういう人たちの安全性、それから、今申しましたように、中東地域における、船舶は当然ですけれども、旅行者がいるかいないかというのも、今、大至急で調べております。

また、国内のテロに対しては、先ほど申しました九・一一以来、再度確認しろということで、陸海空、この調査を今出したところでございますので、それに対する対応を万般怠りなく再点検するようにということを指令しております。

○一川委員 今ほど、大臣、全然何も持たないでハワイまで行った人がいるというお話とか、この前、新幹線の運転手が居眠りしていたという話も聞かされてきたり、若干、何となくわきが甘いというか、たんなるでいるのかというような一部の事態が見受けられます。そういう面では、今、大臣がおっしゃつたように、危機意識をしっかりと持つて、本当に責任のある対応をしていただきたいというふうに願うわけでございます。

それとあわせて、先般の社会資本の重点計画の審議のときにも申し上げましたけれども、これからの社会資本を整備するに当たつて、こういう非常事態に対処できるような社会資本整備というのは、やはりある程度しっかりとこれからの計画の中にも織り込んだ考え方を持っていないと、でき上がったものを何となく危機意識を持つて管理するということだけではなくて、つくる段階でいろいろなことを念頭に入れた整備の仕方というのはあるというふうに考えますけれども、今後の社会資本の整備に対する大臣の基本的なお考え、特にこういう非常事態的なことを念頭に入れた考え方というものをちよつとお聞かせ願ひたいと思ひます。

○扇國務大臣 私は、今、一川議員が御指摘にな

りましたように、日本が果たして安全なのか。そして、今まさに、きょうも開いておりますけれども、一昨日から京都において、水フォーラム、世界じゅうから百三十六カ国の閣僚及び幹部が、京都あるいは滋賀に、大阪においてになつております。本来であれば、私もきょうは京都に、水フォーラムに出席したかったところでございますけれども、各議員の御質問があるということでとどまつておりますし、また、イラクの問題が目前にあるということで、いつ本会議があるかもしれず、また、政府の安全保障会議のメンバーでもございまして、東京を離れることができませんけれども、私はあらゆる面で、例えば例を挙げますと、隣の国のことで大変失礼ですが、韓国、高速道路を走ったときに、中央分離帯がありませんでした、そして、どうして上りと下りの中央分離帯がないんですか、危険じゃないんですかと質問しました。それは、一たん緩急がある場合には高速道路を飛行機の滑走路に使うんだ、だから分離帯がないんだ、滑走路の代用をできるようにということも私は言われました。

そういうことで、我々は社会資本というものの整備をしながら、今、例えば一番問題点はヘリコプターです。何か緊急のときに、そこへ行くというヘリコプターも、ヘリコプターの空域というものの制限が大変厳しゅうございます。まして、ヘリコプターが夜間飛ぶというようにすることに對しても大変制限があるわけです。

ですけれども、私は、何かあったときに、阪神・淡路大震災でも経験をしました、ヘリコプターの飛ばせる空域と時間外対処というものはどうするか。例えば、飛んでいる日本の飛行機が何かあったときには、成田空港が十一時で閉鎖です。十一時以後、飛行機は成田を離発着できません。けれども、その場合は羽田を利用するというような、あるいは関空は二十四時間オープンということはあるかもしれませんが、そのようなときには、近隣の空域に飛んでいる諸外国の飛行機を含めた安全性も、これは全部管制官で統一して指揮

をしなければ混乱が起きます。

そのように、いざというときに、いかに空域の広範囲な適用、あるいは、もしも何かあったときに救急に援助できるためにヘリコプターの空域の整備等々、私は、あらゆる面で緊急に対応できるということを精査しておかなければならないということ、今、特に海上保安庁にも海岸、そして空港の管制官の統一性、そういうものをすべて点検しているというのが現実でございます。

○一川委員 国土の安全性、自然災害に対する安全性も当然でございますけれども、こういった事態に對する安全性についても万全を図っていたきたい、そのように思っております。

さて、その次に、大臣に引き続き伺いますけれども、今回、高速道路に係る新しい直轄方式の導入ということでの法律の審議でございますけれども、その前に、道路全般のこれからの施策のあり方みたいなところの基本的なお考えをお聞きしたいわけです。

といいますのは、戦後六十年近く経過しておりますけれども、これまでの間、日本は非常に経済成長が著しく発展しまして、その間、社会資本もそれなりに整備されてきているわけです。また、社会資本の整備があつたからこそ、そういった経済成長を支えてきたということにもなるわけですね。

近年、経済も低迷して、非常に公共事業そのもののあり方を根本的に問われている時代ですけれども、さて、これからの時代をいろいろと見通すときに、もう既に高齢化社会に入っておりますけれども、もう間もなく高齢化がピークに達する時代が来ると思われます。そして、日本の人口ももう間もなくピークになって減少時代に入っていく、こういう時代。そして、なおかつその背景として、我が国の経済は、かつての高度成長じゃなくて、非常に、低成長になればまいいんですけれども、場合によってはマイナス成長になる危険性だつてそれはあるわけであつて、経済が非常に先行き不透明なこういう時代。

こういったときのこれからの道路整備というのは、これまでの道路整備の考え方と基本的にちよつと認識を新たにした方がよろしいのじゃないか。

この前もある人と車に乗っていたときに、いや、これからは高齢化社会に入つて人口も減ってくるから、常識的に考えれば、基本的には交通量が減るんだろうと。それで、お年寄りの方々も、当然、今ドライバーとして運転する方もたくさんいらつしやいますけれども、若者のそういったドライバーが物理的に数が減つてくるということになれば、交通量が減ってくる。

そうすれば、端的に言えば、道路の幅員も、例えば今まで片側三車線、両側六車線あつたような道路も、そこまで要らないんじゃないかと、そういった道路の構造的なものの、規格的なものも含めて、これからの本当の道路の整備というのは、今までのような整備のあり方じゃなくて、もっと量よりも質の面に重点を置いたような制度に変えていく必要があるのではないかと、そのように思います。大臣も恐らくそういう考え方は基本にお持ちだということに思いますが、私は、やはり道路というのは、国民それぞれ、各界各層、いろいろな方々も道路の必要性は十分わかつているわけです。なおかつ、道路で、もう既に計画をし、採択されておるところでも、まだ未整備なところもたくさん残されております。

しかし、これからの道路の整備というのは、今までと同じようなやり方じゃなくて、ローカルルール的なものがだんだん取り入れられてきたように、できるだけ地域の特性を生かした弾力的な中で、しかも、高齢化社会なり少子化社会、そういうものををにらんで、量よりも質的なものに十分対応した道路の整備というものが基本にないと、今までと同じようなやり方ではた事業を進めればいいというものではないと私は思いますけれども、大臣のそのあたりの考え方を聞ききたい、そのように思います。

○副国務大臣 一川議員がおっしゃいました、基本的な二十一世紀の国の社会資本整備はどうあるべきか、そういう中で、道路だけを取り上げておっしゃいましたので、道路だけに限つて考えようとは思いますが、私はこの職についてから、あらゆる都道府県知事さん、市長さん、国會議員の先生方が御意見を言いに大臣室へ来てくださいます。その意見を聞いておりましたが、皆さん、道路の整備は一番に挙げられます。ところが、地域によつては、一般道路を拡張してくださるだけでいいですとおっしゃる方もある。あるいは、高速道路をつくつてほしい、どうしてもうちがつかないならば、うちの経済が上がりませんと。また、高速道路がつくつても新都市計画もしていただきますよと言ふ知事さんもおっしゃいます。そして、新幹線を持つてきてほしい、駅をつくつてほしい、いや、飛行場も要るんですよ。

こうおっしゃるんですけれども、今の一川議員がおっしゃつたように、人口の減少、そして日本の二十一世紀の体系を考えますときに、新幹線をつくと高速道路の通行量が減る、飛行場をつくれれば高速道路の通行量が減る、飛行場をつくれれば新幹線の量が減る、こういう引き算体制に入らないとも限らない。その中で、どこまでが資本整備が必要なのかということ、一番大事なことは、その地方によつて何が一番経済効果が上がるか。飛行場なのか、あるいは新幹線なのか、高速道路なのかということも私は必要だと思ひます。

それと、残念ながら、今、高速道路をこれだけ整備してきたにもかかわらず、日本の目的の一千万一千五百二十キロは別として、目的に達していない、まだ六〇％しか高速道路もできていないという状況の中で、二十一世紀は、CO₂の排出量を考えましても、急がない荷物はなるべくCO₂の排出量の少ない鉄道にするとか、あるいは船にするとか、そういう使い方が、二十一世紀は改めて、新たな交通体系として考えていかなければならない。

それはなぜかといひますと、道路だけで、一年

間に道路の渋滞で、少なくとも年間十二兆円の経済効果が損失されている。十二兆円も損失している。そういうことも、高速道路等々の渋滞を緩和しなければいけない。しかも、四十分以上閉鎖しているあかすの踏切が日本全国で一千カ所ある。これもまだ整備ができていないという。

これだけ今日まで社会資本を整備してきたにもかかわらず、これほどおくられている部分があるというところだけは、重点的に解消していかなければ、人口が減るだけに、自分の身近なところで行ったり来たり、買い物したり、すべての用事が足せるように、あるいは自転車で行ける範囲で足せるようにすれば、あかすの踏切が、四十分以上というのが一千カ所もあるというのは私は恥ずかしいと思いますので、これも重点的に解消していきたいと思っています。

道路のみならず、そういう意味で、二十一世紀に対応した、環境を加味した交通体系というものに徐々に変えていかなければいけない。また、分業体制にするべきである、そういうふうと考えております。

○一川委員 今、子供さんが非常に数が減ってまいりまして、こういう現象を見たときに、そういう大事な子供さんを、要するに交通から安全性を図るという面では、やはり少なくとも義務教育施設の周辺の道路は一〇〇歩道を安全な幅で確保するとか、そういうことを徹底的に点検していただいて、そういうところに集中的に投資をされるとか、今あかすの踏切ということもございましたけれども、それから高齢者でいえば、福祉施設の周辺とか、そういうところにもうちょっと張りきをかかされたような対応の仕方があってもよろしいんじゃないかと私は思います。そのあたりはまだまだ不十分だなという感じもいたしますけれども、その点、大臣、何かお考えがあったらお聞きます。

○副国務大臣 これは先日來もここで御論議いただきましたけれども、道路特定財源、これを、高速道路とかそういう道路をつくるだけじゃなく

て、車の関係のところは幅広く使わせていただきたい、そういうお答えをいたしました。

これは、今度初めてでございますけれども、今、一川議員がおっしゃいましたように、学生の通行路等々、いかにできるかというのは、電柱の地中化なんです。これを共同溝で電柱の地中化をすれば道路の歩道というのが十分にとれるというところで、電柱の地中化を図ることに道路特定財源も利用させていただく。そして、今おっしゃった歩道の安全性、それから自転車道もつくっていかないといいけないことも今の時代に即しておりますので、道路特定財源を電柱の地中化に適用することによって、歩道の確保と自転車道の新たな整備というものができます。

そして、今までのように、何か年度末になると地中を掘り返しているということを解消しようというところで、国土交通省で初めて、どの地域は電柱の地中化をして、一度掘り返したものは五年間掘り返しません、緊急のときは別ですけれども、五年間手をつけなないということをインターネットでちゃんと明示して、この地域は、五カ年、道路工事を電柱の地中化によって掘り返しませんというところも一般に公開しようと思っていますので、一歩ずつ近づきたいと思っています。

○一川委員 次に、高速道路。これまで有料道路というところでやってまいりましたけれども、各都道府県にも、公社が造成して管理している有料道路も含めまして、有料道路制度というのがこれまた今まではそれなりの役割を果たしてきたというふうに私は思います。

基本的には、道路というのは、大臣もおっしゃいましたように、無料で国民に開放するのが原則であるというふうに思いますけれども、しかし、やむを得ずその財源を捻出して、利用者に負担をさせていただいた中で有料道路制度というのは来たわけですから、どうも、私自身が眺めている有料道路として今現在活用されている部分は、どっちかという後進地域に多いということなんです。割と経済効果の高いところ、大きな町の周

辺とかそういうところは有料道路というのは少ない、大都市が少なく、割とへんびなところに有料道路が多いということなんです。県の公社がつくった有料道路ですよ。

それは、当時、やはり優先順位からするとどうしてもそういった地域が落ちるということもあって、どうしてもやりたいのであれば有料道路でやたらどうかということだったんだらうと思えますけれども、しかし、現実、今の時点でそれを眺めておきますと、やはり非常に格差があるなという感じがいたします。経済的には非常に弱い地域に有料道路が残っている。そういったところに、やはり全国津々浦々まで利便性を均一化する、均衡を図っていくという一つの施策からすると、非常にバランスが悪いなというときもあります。

ですから、これからの有料道路というのは、今までと同じような考え方で押し通すということじゃなくて、何か別の思想を入れていかないとおかしいのではないかな。今までのような時代は、それはそれで一つの、急ぐということもありましたから有料道路制度でやってまいりましたけれども、これからの道路整備、それから、今もう既にでき上がっている有料道路、そういうものをどうやって軽減を図っていくかということも非常に大事な課題だということに私は思いますけれども、そのあたり、国土交通省はどのようにお考えなのか、お聞かせ願いたいと思います。

○中馬副大臣 有料道路の制度につきましては、もう委員御承知のとおり、戦後、非常におくられて出発しました。

それまで日本には自動車の道路はほとんどなくて、馬車を通れば精いっぱいといったような道路で構成されておったのが日本でございますし、戦後、あのようにはほとんど荒廃した形の中から立ち上がったわけでございます。

そうする中で、一方でモータリゼーションが、車社会が一挙に進んでしまいました。そうすると

ころから、通常の一般財源だけでは到底道路整備ができないために、こうして、利用者の方々の御理解を得ながら自動車諸税を、高額な税をちょうだいし、それを道路特定財源とし、また、利用者から料金をいただいていたの高速道路体系、そして、それはただ国だけではなくて、県の公社等もそういう方式をとったことは事実でございます。

しかし、今、一川委員がおっしゃいますように、時代が変化した中で、また、国民の意識も変わってきた中で、これを見直さなければいけないじゃないかという問題意識は私もまさに共通をいたしております。そうする一環として、今回も、ただ従来方式ではなくて、地方の方の採算が到底図れない、一つの独立採算的な形ではできないところにつきましては直轄方式、もちろん地方の方の御負担もいただきますけれども、直轄方式で物事を進めるようにしたわけでもございます。

しかし、何度この場でも議論になっておりますように、四十兆という大きな借金を抱えてしましました。それどころか、国の方としても七百五兆円という大きな借金を背負っているわけでございます。これを思い切った別の観点から消す方式を考えない限りにおいては、やはりある程度こうした有料道路方式しか方法がないというのが、現時点の制度の中での考え方だと思っております。

私は、一方、こういう場とは別に、政治の場面で考えたときには少し思い切った形で、この過去の債務を消すないしは一挙に何か解消する方法を具体的に提言いたしておりますが、そういうことをひとつこうした政治の場で議論いただきまして、その合意を得た上で考えないと、日本の本当の意味での国土の次の発展は期せない、このように考えておる次第でございます。

○一川委員 先ほども言いましたように、各都道府県の公社等で実施されたそういう有料道路も含めまして実情をよく調査された中で、制度全般の今後のあり方みたいなところにメスを入れていただいて、やはり余り地域によってそういう格差を残したままの道路行政というのはまずいというふ

うに私は思いますので、ぜひ御検討をお願い申し上げます。

さて、時間もなくなりましたから一言お聞きするわけですけれども、新しい直轄方式でもって高速道路をつくられるということ、これは一つの考え方としてはあるわけですが、これは一つの考え方として、どういふところをこの制度でカバーしていくかというところが非常に大変なことだといふふうに思います。採掘基準も、聞くところによるとまだ明確でないような気がしますし、しかし、政治的には相当皆さんがいろいろな動きをされるような、そういう可能性のある部分だといふふうにも思います。

先般議論しました社会資本の重点計画法案なるものの中でも、こういった社会資本重点計画の中で、では、新しい直轄方式の高速道路がどういう位置づけになっていくのかなということも思ったりしますけれども、基本的に、どれだけの事業量を、大体こういう考え方で交通整理して、交通整理というか、整理をしながら採掘、路線を選択するんだというお考えをまず聞かせていただきたいのと、そういう路線選定をするのは、今後どういふスケジュールでそういうものをやっていくとしておられるのか、そのあたりをお聞かせ願いたいと思います。

○佐藤政府参考人 新しい直轄方式につきましては、道路整備の効果は高いものの、料金収入で管理費が賄えない路線、区間などがございまして、新会社が整備、管理するということは想定しにくい路線、区間などを対象に考えているところがあります。

いずれにしても、費用対効果、こういう面で申し上げますと、現在出ております九千三百四十二キロにつきましては、BバイCが一・五以上というところでチェックしながら整備計画に上げさせていたでいる、こういうところをございまして、そういう意味での費用と効果というものはそれぞれ高いものがあるかと思っております。

そういう意味で、現行の整備計画九千三百四十二キロの中から、さらにどういふような基準でやるかという点につきまして、民営化推進委員会の中村委員が御提案をなさっていたのであります。そうした基準を具体的に現在国土交通省の中でも勉強しているところでございまして、そうした基準なりをベースにして、整備効果や交通量の見通しや収支の見通し、こういうものを精査いたしまして、関係の地方公共団体の御意見も伺わないと、これは地方の負担もいたくものですか、から、聴取し、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定させていただく、こういうことになっております。最初の国土開発幹線自動車道建設会議、国幹会議を、できましたら七月とか八月とかいうようなことで開催していただきたい、それまでに準備を進めたい、こういうことでござい

ます。新しいこの直轄方式なるものは、年間、平年度化しますと二千億ぐらいの事業費をベースにいたしまして、おおむね三兆円ぐらいが、冒頭に申し上げました料金収入で管理費が賄えないなど厳しい路線になるかな、こういうことでございまして、二千億円で大体三兆円、こうしますと、今後十五年から二十年近く、こういうことで建設、整備を進めてまいりたい、そんな想定をしているところでございます。

○一川委員 ありがとうございます。

○河合委員長 瀬古由起子君。

○瀬古委員 日本共産党の瀬古由起子でございます。

まず最初に、アメリカのイラクへの武力行使問題について質問いたします。

大臣にお聞きいたします。

アメリカのイラクへの武力行使について、アメリカの国連事務総長は、安保理の承認なしの武力行使は国際法の侮辱、国連憲章違反だと繰り返し警告しています。

国際法も国連憲章にも違反してまで攻撃する、アメリカの武力行使について、小泉内閣はなぜ反対だと言えないのでしょうか。空や港の安全にもかかりを持つ閣下大臣に、所感を伺いたいと思います。

○閣下大臣 少なくとも私は、瀬古議員はいま一度あの湾岸戦争を想起していただきたいと思

います。

あの湾岸戦争終結のときに、国連で、少なくともイラクに対して、今まであらゆる方面でイラクに要請をしてまいりました。それは、一九九〇年の六七八決議、そしてまた一九九一年四月の六八七の決議、それが、十二年間これらの国連の決議が今までイラクに対して何回も行われてきましたけれども、イラクがそれを実行しない。核兵器の廃絶も、そしてあらゆることをイラクが実行しなかつたということで、昨年十一月の一四四一は最後通告ともいふべき、重ねて国連で一四四一を決議したということは、イラクがそれまで十二年間国連決議を無視してきたということのあらわれであらうと私は思います。

国連がこれだけ決議したにもかかわらず、しかも全会一致で決議したという今までの何回ものイラクに対する決議を、イラクは、今回のようにアメリカ、イギリス等々の軍備をもってイラクを包囲して初めて国連に対して核兵器廃絶等々のことを小出しに、出し惜しみしながら一つずつちよびちよび、やっていますよ、やっていますよという、包囲されて初めて小出ししてきたということとは、今瀬古議員が国連、国連とおっしゃいましたけれども、十二年間国連の決議を無視してきたのはイラクであるということ、我々は確実にそれを言わなければいけない。

そういう立場に立つて、私は、今回のアメリカ、イギリス等々の提出、その法案に対して日本が賛成するというのは、国連に対して、御存じのとおり国連への拠出金は世界で二位の日本、国連重視というのであれば、まずイラクが国連重視すべきであるということから賛成をしているという

立場でございます。

○瀬古委員 今大臣が言われました国連の六七八決議、それから六八七決議、そして一四四一決議、こうした国連の決議が行われましたが、すべてイラクへの攻撃を許可するものでないということとは、ぜひ大臣、決議をよく読んでいただきたいと思うんです。私たちは、もちろんイラクにも代表団を日本共産党は送りまして、そしてイラクが国連の決議に違反してきたことについても厳しく言いました。

そして今、国連の査察団があと数カ月で、きちんと査察をやれば平和的な解決ができるという状況になっているにもかかわらず、それを打ち切つて、そして国連の憲章や国際法にも違反して決議なしでやるというわけですから、これは、国際的な今まで積み上げてきた平和の努力も本当に無にするものでありますし、国際的な、そして国民的な世論も敵に回して強行するものだということを厳しく指摘しておきたいと思

います。

ぜひ大臣には国連の決議をしっかり読んでいただきたいというふうに思います。いや、もう結構です、時間がないので。

○閣下大臣 私、手元に全部今までの国連決議、持っております。少なくとも私は、瀬古議員が自分たちも行つて国連決議を遵守しなさいと言っているのだから、いづれにせよ、どう変わったのか、イラクが、また、いつまで待てばイラクが本当に国連を実行するのかという、その保証がどこにあるんでしょうか。

私は、それをいつまでも、十二年間待って、まだいつまで待てというところが果たして言えるでしょうか。何か月待ったたら確実に今までの決議を遵守すると言えるのか。そういうことを少なくとも政治家であれば責任を持って言うべきであるし、国民に待っていたら遵守できるという希望を持たすということの方が私は錯乱させることだと思っております。

○瀬古委員 はつきりと国連の査察報告で数カ月で一定のめどがつくと言っているんですよ。(扇

国務大臣「言っていない」と呼ぶ。ちゃんと報告書をあなたは読んでいますか。きちつと読めば、数カ月で解決できる、平和的な解決の見通しがあると云っているんです。それを直ちに断ち切る。

今大臣の言われたその決議の内容についても、武力行使をやっている決議なんてありませんよ。一番新しい一四四一決議だって、アメリカは単独で国連の安保理の承認もなしに武力行使をやっているんじゃないことは、わざわざそういうことができないという決議になっています。そういう点でもしつかり決議を読んでもいいと思います。

そして、先ほど私が言いましたように、アナン国連事務総長自身が、もう国際法の侮辱だ、そして国連憲章違反だと、はっきりこういう形でやるということについて批判しているということを真剣に受けとめていただきたいと思っています。

時間がございませぬが、引き続き、緊張した事態にありませぬから、今後議論していきたいと思っております。

では、高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案を中心に質問いたします。

まず、今回の法律が提案された背景に関してなんですけれども、公共事業をめぐりまして、さまざまな議論が行われております。特に高速道路については、本四公団の赤字の問題はもちろん、大きなむだと浪費の高速道路に対する国民各層の批判は普遍的になっております。

平成十三年一月に内閣府が行いました道路に関する世論調査では、平成七年の調査と比べまして、今後の道路整備の重点をどう見るかということなんですが、地方の高速道路とか国道などの幹線道路の順位は低くて、その倍近い人たちが、歩行者専用の道路または歩行者優先の道路を望む、バイパスや環状道路をという状況が前回と比べてもふえてきているという状況があります。

今回の法改正でこうした高速道路に対する批判、そして国民の要望、こういうものを一定解決

できる方向が打ち出されるのかどうか、その点を伺います。

○佐藤政府参考人 先生御指摘の、地方によって道路整備に対する事情がいろいろな形である、これは事実でございまして、そういう意味では、高速自動車国道も六割の整備率、こういう問題で申し上げましたら、町の中で既に高速道路が整備されている地域におきましては、特にバイパスなり、あるいはむしろ歩行者道であるとか自転車道であるとかいう需要の方が非常に強いというアンケート調査が出てくる、そういう傾向はあろうかと思ひます。

先ほど大臣が申し上げましたが、日本の場合には、まだ道路整備が、かなり量的にストックが形成されてきたとはいひながら、渋滞であるとか、あるいはまた歩行者の安全、歩道の整備、これが不十分であるとか、あるいはまた高速道路を一生懸命二十年も三十年も地域の開発をいろいろ考えながらお待ちになっておられる地域もおられる。それぞれの地域の需要、これを十分踏まえながら道路整備の推進を図っていく、これが大事なことでございまして、そういう意味で、今回新しい直轄方式というところで、高速道路を有料道路としてだけではなくて、税金で整備させていただくということも大事な方策かなということをお願いしているところでございまして。

○瀬古委員 私が言っている質問にまともに答えていらつしやらないと思ひます。国民は今どういう道路行政を、道路行政だけとてどもどういう道路行政にしなきゃならないのかということ、高速道路だとか幹線道路についてはぐつと要求が下にとんどん今落ちてきていることなんですね。むしろ、身近な道路の建設はやってもらいたい。それが行政でいいますと、福祉と比べてどうなのかということ、もつといろいろな要求が、道路の比重が低くなつてきているんですね。そういう点も踏まえて、あえてなぜ今高速道路を引き続き、国、地方自治体も含めて予算を出して、そしてつくらなきゃならないのかという問題

が問われている、今回の法案がそういうものにこたえているのかどうかということを私は聞いています。実際には、今局長が言われた、住民の身近な道路をつくつてもらいたいという要求から、高速道路を引き続き国の予算を入れてつくつていかなきゃならないという理由というものが余り見出せないんじゃないかというふうに思ひます。

そこで、今までの高速道路のあり方の問題について言いたいんですが、高速道路の整備は当初償還方式が採用されて、これも局長がよく言つていらつしやいましたけれども、ともかく料金収入で建設費が償還されれば無料にする、こういう方式だった。ところが、プール会計、全国一律プールの制になって、ともかく道路建設が続く限り料金を取り続ける、こういうふうに変つたわけですね。ここで引き続き高速道路が建設できるという仕組みができ上がったわけなんです。そして、結果として四十兆円の借金というのが生まれたわけなんです。

それで、今回新しい方式はどうなるかということ、料金収入を活用した方式がもう一つありますね。それからもう一つは、直轄による整備方式という、この二つの方式を取り入れた。その結果どうなるかというところ、これは国土交通省が出された資料の中にも書いてありますけれども、この二つの整備スキームを活用することで、必要な高速道路を整備することが可能だ、こういうふう書いてあるんですね。

こうすれば、まあ大体、今までの高速道路の計画を推進する、ある意味ではさらに、必要だと思ひう高速道路はどんどん積み増ししていく、こういうスキームをつくるんじゃないかというふうに思ひうんですが、その点、いかがでしょうか。

○瀬古委員 今瀬古議員の御議論を聞いておりまして、むだな高速道路をつくつて、なおかつ地方では一般道の拡充を希望しているというお話がございました。

私は、どこをどう指しておつしやったのかかわかりませぬけれども、例えば瀬古議員の名古屋に関

しまして、何とか万博までに高速道路をつくつてくれ、間に合わせてくれ、間に合わなかつたら大変だ、空港も頼むよ、空港からのアクセスも頼むよと、ある地域では今までの何倍ものスピードで完成させてくれと御要望もございまして、全部、日本国全部が高速道路がむだだ、要らないとおつしやっているのではないかと云うことだけはぜひ御認識賜りたいと思ひます。それが一点。

それから、今の直轄方式で高速道路をつくるということは、今までの道路をつくることと云うことの延長ではないか、ただだつくり続けるのではないかと云うような御発言がございましたけれども、今度は新直轄方式によりまして、私は、国と地方とが、この地域のこの道路はどうしても必要だという地域の声が一番重視されることが今度の新直轄方式だと思つております。

そういう意味では、今までの四車線を三車線にする、あるいは高速道路でもトンネルの三車線を二車線のトンネルにして六割の経費の削減を図ろうとか、そういうことが新直轄方式をとることによつて、より今までのむだというものが、地域の御希望によつてどこをどうするということが、改めて効率、コストの削減、そしてスピードアップにつながっていくということ、ただ予定された道路を、延長を延々とするための直轄方式ではないということをお願いいたしたいと思ひます。

○瀬古委員 地元の問題で言っていたくなら、私も言いたいがたくさんございまして。実際には、国土交通省との間に入つて、大変住民の間で大もめにもめてゐる。例えば環状二号線などは、ある意味では環境基準をオーバーしている。約束しているのに、それをオーバーしても走らせていく、こういう問題が起きて、今大問題になっております。

それから、例えば国道などでいいにしても、高山の四十一号バイパスなどは、高規格道路で走らすというのを住民の皆さんが反対なさつて、もつと環境に配慮した道路に変えてもらいたい、こういう要望も出されて、今国土交通省も検討してい

ただいかに聞いているように聞いている。

そういう意味では、何が何でも早く高速道路を走らせよ、何が何でも立派な国道をつくれという要求じゃないんですね。やはり住民の要望に見合った道路の建設のあり方というものが今問われているということ、私が言ったわけなんです。

実際にはそのように、私どもの地元でもそういう取り組みが今進んでいるということを言いたいわけですし、ともかく、万博があるから、何が何でも、環境など無視して道路をつくれなどという、そういう住民の要求はないということをはっきりお伝えしておきたいと思うんです。

それで、今言われたように、いろいろな規格を、例えば車線を変更して一定経費を削減していく、こういうことは、私は当然必要だと思わなくては。高速道路が本場に必要なのか、普通の一般道路でいい場合は一般道路という場合も、当然そういうこともやらなきゃなりません。

しかし、私が今言いたいのは、今回提案されている内容は、例えば法的には、高速自動車国道というのはい万一千五百二十キロ、これは整備する計画は立ててあります。そのうち、整備計画で九千三百四十二、残りが二百四十二キロなんです。確かに地元の負担を、当然ありますから、地元との協議をやりながらつくりなすなうりません。

しかし、基本的には、必要なといいますが、この一万一千五百二十キロに到達するか、もしくは九千三百四十二キロになるのかわかりませんが、このスキームそのものは当面変えないで高速道路はつくるということを前提に、その割合はどこで、新しい新会社がつくるか直轄方式でつくるかという二つの方式がありますが、当面その二つのやり方で、引き続き今までの計画はやるということじゃないんですか。ここに今メスを入れなすなうりません。ここに今メスを入れるを言っているんですが、その点、いかがですか。○副国務大臣 これは国幹審で決められて国会で承認された法律でございますので、私が勝手にそ

れをどうこうとか、あるいは瀬古議員が個人でどうこうとかということではないのは、国会の法律の成立から見れば、これはもう正直なところで、私たちの希望としては、それに近づくために、方式、コスト削減をし、なおかつスピードアップをするようなこと。また、決めたことの、距離は決まっています、その方式をどういう方式をとるか、地元の御要望を聞いて、どこからどうつなぐか。

今でも、御存じのとおり、あらゆるところで、何と言えいいいんでしよう、間引きといいますが、ある一定部分だけが通じていて、一定部分が切れて、またというような状況になっているところも日本全国間々ございます。そういうところも本場に全部つないでいかなければ、経済効果も、あるいは高速道路一つとつても、その効用が半減される。

また、つなぐていないことによつて七割方が効果を発揮できない、そういうところもなきにしもあらずでございますので、私は、それをつくるについても、地元の優先順位をつけていただいで、どこどこをどうつないでいくかは地元の御意見によつてつくっていくという、今回の新直轄方式というものも大いに利用していただいで、御意見をいただくべきだと思っております。

○瀬古委員 もちろん地元の要望を聞くというのにはあるんですが、今大臣が図らずも言われたように、法律があつて、それを変えない限りは一定の計画は進めていくという前提なんです。今国民が求めているのは、そういうものについてもつとメスを入れなすなうりません。ですから、ある意味では法律を変えないということも検討してほしいというのが私は率直な国民の声になるだろうと思わうんです。今の高速道路、見直す、縮小するということになると、そうなりますから。

こういうところも含めて、私は、もちろん大臣ですから、大臣が法律を改正して出すということも可能ですし、私たちの方はそれだけ議席はあり

ませんから、単独では共産党出せませんけれども、この高速道路についての法律をどうするかという提案を、もちろん国会側でもやることは可能なんです。

そういう意味では、私は、ともかく先にこれだけの、一万一千五百二十キロありきというもののについて、今メスを思い切つて入れるということをする前提にしなければ、ともかく法律があるから、それにどう近づかうかということで、わざわざ二つのスキームを使つて必要な高速道路を整備する、それで、大体目標はちゃんと法律で決まっていますから、それに根差してやるということになると、やはり今の国民の願いから反するんじゃないか。

さつき局長が答弁の中で、例えばどういう道路をつくっていくのかと、例えば直轄方式でやる場合に、BバイC・五以上というのも言っているじゃないですか。この問題も、私は、要するにどういう道路を評価するかという問題もつと真剣に検討すべきだと思わうんです。

例えばBバイCの問題でも、今、例えば走行時間の短縮とか、それから経費がどれだけ削減するかとか、交通事故がどれだけ減少するかというのがあります。しかし、今高速道路の建設などで問題になっているのは、例えば環境について、デメリットですね、道路が通ることによつてどういふデメリットがあるのか。それから、町が道路が通ることによつて分断されて、そのまちづくりが壊れてしまふ、こういうマイナス要素というのがあるところなんです。

ところが、今のこの採用の仕方のBバイCというのには、そういうマイナス要素というのが入らな仕組みになっているので、大体一・何倍というの、最低みんなクリアできるといふか、私から言つて、わざわざ一・五以上はクリアできる評価基準になっている。そういう意味では、本当にまちづくりや環境問題でいえば、マイナスになるといふところはやめなすなうりません。私は、そして今の費用対効果やいろいろな側面できちんと検討

していかなくならないというふうに思わうんです。

そういう意味で、私は、先にこういう法律があるんだから、その法律の決めたものに向かつてやる、こういうやり方について改善すべきだといふに思わうんですが、その点、いかがですか。

○佐藤政府参考人 先生お尋ねの趣旨は、環境への影響なども十分加味しながら、費用対便益といふ点、そういうことをしっかりと把握して、そしてどうするかということを考えるべきではないか、こういう御質問かと思わいます。

環境ももちろん大事でございます。道路の整備そのものは、経済的効果で定量的に把握できるもの以外、例えば救急医療などの公共サービスの向上であるとか、あるいは災害時の代替路確保であるとか、土地利用の高度化、さまざまなプラス効果ももちろんあるわけでございます。

それから、環境等につきましては、ごくごく一部計測可能なものはございますが、全体として、例えば景観に与える影響とか、そうしたことをどう評価するか、定量的にどこまでできるかという点について、今申し上げましたように、プラスのものもマイナスが予想されるものも、必ずしも現時点で、こうした定量的に計算すればいい、こういうことになっていないことも事実でございます。その辺の勉強もしながら、総合的な評価といたつたことに努力しているところでございます。そういう意味では、基本的なそういう評価基準の勉強。

それから、一つ一つの事業に当たっては、もちろんプラス効果もマイナス効果も、できるだけプラス効果が大きくなりマイナス効果が少なくなるようないろいろな配慮をしながら、住民の皆様とも、十分お話し合いをして理解をいただいたという努力をしながら事業を進めていく、こういうことでございますので、そういう意味では、計画、事業ともにそうした評価を十分できるように十分な配慮をしながら進めていく、こういうことだと思っております。

○瀬古委員 今局長が言われたように、例えば評価をする場合でも、そういう環境の問題なんかはまだ研究中だという状況ですから、実際には、今の評価はプラスになるべく出るようなもののしか、ある意味では使っていない。そういう点でいえば、もっとシビアに高速道路の建設の問題などについてもやはり見なきゃならないというふうに思ふんですね。

ですけれども、そういう点でのまだ不備は認められたし、それから、総額そのものはもう決まっているという状況の中で、これをまずメスを入れて減らすというふうにならない、こういうところが、私は、やはり今の高速道路を建設していくという方針には大きな問題を持っているだろうと思ふいます。

それから、新しいスキームの問題なんですけれども、例えば直轄でやる整備の問題については、新会社の投資可能額を踏まえて、現時点では先ほど三兆円を目安と言っていたらっしゃいましたよね。この三兆円も、新しい、経営される、新会社と言われますか、そういうものによつて、これが三兆円になるのか五兆円になるのか十兆円になるのかわからないということも言えるんじゃないでしょうか。はつきりと三兆円と言う根拠は一体何でしょうか。

○佐藤政府参考人 十五年度以降の整備計画といいますが、建設中に残る整備計画の総額が、延長二百キロで大体約二十兆円、こういう把握をしているところでありまして。そのうち、特に建設コストにつきまして、できるだけコストの縮減を図る、こういう形で考えますと、おおむね二割、あるいは建設期間中には二割以上のコストの縮減に努力する、こういうことだと思つておりまして、そういう意味では、オーダーで申し上げると十六兆円ぐらい、こうなるわけでございます。

その二百キロ、十六兆円に對しまして、先ほど申し上げましたように、基本的な物の考え方としては、有料道路でやっていたというふうには管理費も出すことが厳しい、こういうものについて、そういう意味では多少の維持管理の問題が残るわけではあります、しかしながら、税で国と地方で建設しよう。

ここで、いろいろな総合的な物の考え方からいえますと、管理費も出ない、こういう面であるとか、あるいは、どのぐらいの国費、地方費をここに充て得るか、こういう観点からいいますと、当分の間年間二十億ぐらい、しかも十五年から二十年ぐらい、こういうふうな考えますと、おおむね三兆円ぐらい。両方から考えてみまして、事柄の性質といえますが、選ばれるべき路線の性質、性格を考慮し、なおかつ実行可能、こういうようなことを考えていきますと、三兆円程度ということを目安にすることが妥当かな、こういうのが一つ出てくるわけでございます。

先生御指摘の、そうはいっても、残り、今申し上げました、大体十三兆円ぐらい残りますよね。残り、新会社、公団が十七年度以降に降民営化するとして、その新会社が、では公団と新会社で十三兆円の建設が可能かどうか、次に先生が御指摘のそういう問題になるわけでございますが、これにつきましては、いろいろな予測数字という観点から申し上げますと、民営化推進委員会の御議論の中で、予測の仕方がいろいろございますが、十三兆円から十五兆円ぐらいの投資余力があるかな、こんな議論がありました。あるいは管理費をどういうふうにしていくかという点についても、いろいろ考えていくとかなり投資の余力が出てきたりもするわけでございますが、いずれにしても、そういう意味で、残り十三兆円というのはオーダーとしては可能な範囲ではなからうか。

しかしながら、大事なことは、どういう新会社の制度設計ができるか、あるいはどういう形で整備を進めるといふ仕組みにしていけるか、こういう問題が民営化という意味でいへば残つておるわけでございますから、それを新会社、新直轄方式の御議論をお願い申し上げて、これを通していただいて、そして次に、二番目といえますか、次なる問題、課題としてそうしたことに、その制度設計に取り組んでまいりたい、こういうことでございます。これからの課題だと認識しております。

○瀬古委員 私は逆だと思ふんですね。実際に、道路公団が民営化される、その後にはどういふ会社の枠組みになるのか、経営形態も決まっていらない。そして、新会社が、まあそうだろうななという程度で、そんなあいまいなやり方で、高速道路の建設をどう引き受けるのかという状況もわかつていないでしよう。

そういう中で、先に直轄高速道路の制度を導入する、それだけ決める。あと全体の枠組みがどうなるかわからないに決めていく。全体の枠組みも、これだけやろうという問題なんです。それが、その内訳もその分担保も決まっていらない中で、私は、国として地方自治体が税金を投入して、また高速道路を引き続きやる、こういう枠組みだけ今回法律として出してくることは大変問題だと思ふいます。

時間が参りましたので、引き続きまた議論をしていきたいと思ふいます。終わります。

○河合委員長 日森文尋君。きょうこれから、三時から大臣、Q.Tがあるそのなかで、どうぞ時間が来ましたら、遠慮は要りませんから、きょうは大事なQ.Tだそうでございます。ぜひそちらの方に遠慮なく出席していただきたいと思ふいます。

今度の、新方式と言つていいと思ふんですが、これは、道路関係四公団民営化推進委員会が昨年十二月の最終報告で新規建設に新しい歯どめをかけた、まあ、これは本当に歯どめがかかっているかどうかというのには私は疑問に思っているんですが、これに対する補完措置である。不採算路線であっても、必要とされるものは国と地方が道路特定財源などを使って整備をする、こういうことになつているんだと思ふんです。

しかし一方、道路公団などの民営化会社というのは二〇〇五年度に発足をする、こういう予定になつていける。が、しかし、今度は、大臣の言葉をかりれば、この民営化推進委員会の最終報告を基本的に尊重しつつ、この二つの法案が出されてきたというところになると思ふんですが、二年間倒しをして、先ほど瀬古さんのお話にもありましたけれども、まだその新会社の具体的な姿が明らかになつていない段階で、この新方式をスタートさせた、これは一体どういう意味合いを持っているのかということについて、最初にお伺いしたいと思ふいます。

○扇岡大臣 今、日森議員がおっしゃいましたように、昨年末に提出されました四公団民営化推進委員会この御意見というものは、先ほどからも申し上げたとおり、私たちはできるだけこれを尊重して、そして早期にこれを実現化に移すというのが私に与えられた役目でございます。御議論いただいて多くの委員の御意見をいたしまして、おきますもの、この出た御意見をいかに実現していくか、実現化に移していくかという仕事を、私は今作業をしているところでございます。

今御指摘になりましたけれども、日森議員がおっしゃいました高速自動車国道の整備についていうことでございましてけれども、これに關しましては、かねてから有料道路制度の活用に限界というものが指摘されております。

先ほど私も、ちらつと申しましたけれども、キロ一千億もかかるような道路もあるということも事実でございます。そういう意味では、平成十三年の十二月の十九日に閣議決定された特殊法人整理合理化計画の、新たな組織、これは有料道路制度でございませうけれども、この新たな組織によつて建設されない路線については、例えば直轄方式による建設を検討する、こうされました。これは十三年でございます。

そういう意味では、民営化推進委員会の審議の過程におきまして、この新交通量のフレームによつて最大限に投資可能な額の試算をしてみると

の二〇〇五年度に発足をする、こういう予定になつていける。が、しかし、今度は、大臣の言葉をかりれば、この民営化推進委員会の最終報告を基本的に尊重しつつ、この二つの法案が出されてきたというところになると思ふんですが、二年間倒しをして、先ほど瀬古さんのお話にもありましたけれども、まだその新会社の具体的な姿が明らかになつていない段階で、この新方式をスタートさせた、これは一体どういう意味合いを持っているのかということについて、最初にお伺いしたいと思ふいます。

今御指摘になりましたけれども、日森議員がおっしゃいました高速自動車国道の整備についていうことでございましてけれども、これに關しましては、かねてから有料道路制度の活用に限界というものが指摘されております。

いうことを民営化推進委員会でおっしゃいまして、有料道路事業以外の整備手法の導入が必要であるということが明らかにになりました。それは日森議員御存じだろうと思います。

そういう意味で、同委員会が昨年末に提出されましたこの意見書、これに關しましては、国と地方公共団体等の費用負担等を前提とした新たな制度を、政府において早急に検討する、こう書いてあるんですね。

その意味で、私たちは、このような状況を踏まえて、可能なものから具体化しよう。私は、先ほどからも申し上げておりますように、今回、平成十五年度より、早期に高速自動車国道の整備について新直轄方式をして、なるべく早く、そして、地元の意見を取り入れるということによって、先ほどから瀬古議員にもお答えしましたけれども、方式はいろいろあると思います。三車線を二車線にすることもあるし、あるいはトンネルを小さくすることも可能だし、そういうことも含めて地方の意見を聞くということ、一刻も早く手をつけられるものはつけようということで、今回の御論議に供しているというのが現実でございます。

○日森委員 なぜか不採算路線が先にできちゃうような感じもするんですが、それはそれで。

それで、やはり難しいのは、民営化推進委員会の最終報告の中でも基準みたいなものが余り明らかになっていないことだと思ふんですね。

そこで、どの路線を新直轄路線にするのかということについて、一体いつどこで決定していくのか。と同時に、その決定をするためには、客観的に見て公平な、しかも公正な基準がないと、それはもう何かの圧力でこつちが先になるとか、いや、ここは進めちゃうとかいうことになりかねない。そういうおそれがあるので、この辺についてはどんなふうにお考えになつていらっしゃるのか、お聞きをしたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 民営化推進委員会の御議論の中で、中村委員からこうした評価を、それぞれの路線、区間を評価する上で考え方を示したただ

いているところがございます。

概要を申し上げますと、三つの大きな項目をきちんと評価すべきであるということで、一つは採算性であり、もう一つは費用対効果であり、もう一つは外部経済効果といふんですが、それこそ救命救急医療の問題であるとかいろいろな外部効果があるので、そうしたものを評価すべしと。

問題は、そういうものをどういう形でそれぞれきちつとした定式化をしてレートをつけて、どのぐらいのレートをつけながら評価したら、なるほどというふうに世の中の多くの皆様から御了解いただけるか、そこまでは実は委員会の中ではまだ整理をしておられないというのが実態でございます。

したがって、ここににつきましては、むしろ具体的路線、区間をどうするかという点について、国土交通省がちゃんとやりなさい、こういう御指示でもございますので、この評価基準そのものにつきましても、現在、森地先生を委員長として、いろいろアドバイスをいただきながら、国土交通省としての採算基準というか選定基準というものをご定めていこう、これを大急ぎでやろう、こういうふうにご考えているところがあります。

そういう意味で、そうした基準を、考え方をきつちりしながら、なおかつ、冒頭申し上げました、大臣も申し上げましたが、地方の公共団体の御意見も聴取するという形になってございます。

さらに、そうしたやりとりを含めてきちつとしたものを提出させていただいてお決めいただく、こういうことがこれから大事なことで努力してまいりたいと思つております。

○日森委員 業界紙といひますか専門紙といひますかによりますと、国幹会議、七月ごろですか、開催をされるのではないか、そのためには五月ぐらゐまでに具体的な路線を決めないとだめだといふ記事が出ていましたけれども、ことしの予算としては、事業費が千三百億円で、そのうち国費が

一千億円というふうに計上されていると聞いております。

そうすると、これからお決めになるにしても、五月ということになると、しかも具体的な金額が示されているわけですから、実際には、ある程度もう予想、決定まで行かないけれども、それなりの目算があつてこういう予算が組まれたのではないかと、そんなふうにお考えですが、この路線にどのように予算を配分するのかということについては、これはもう明らかになつていっているのか、あるいはその基準というのはどういふものなのか、これについてはどうですか。

○佐藤政府参考人 ただいま申し上げましたように、現在、その評価の基準そのものは、いろいろ御審議いただきながら、御議論いただきながら、私も取りまとめる努力をしているところでございます。

これをあえて月を申し上げれば、四月とか五月にそうした基準というものは、なるほどと思つていただけるような形で整理させていただいて、そしてそれをもとにいろいろな必要な計算もしながら、また公共団体とも意見調整しながら、こういう形で七月ごろを目標にと、こういうことは事実でございます。ただ、法律をいつ通していただけるかということにもよりまして話は変わってくるかと思ひます。

それから、先生御指摘の予算も大体箇所を当て込んで、箇所をつけているんじゃないのかという御議論だと思ひます。これにつきましては、現在、九千三百四十二キロの中で約二千二百キロが建設中として十五年度以降残る。その中で、ここから幾ら、ここから幾らという形では、私も、現時点でそこまでの当て込みをして予算をお願いしたわけではございません。

そういう意味では、一千億の国費に対して地方費が三百億と計上させていただいて一千三百億の事業費、こういうふうにお願ひしているところではございますが、ここは、地方公共団体によりましては、補助率というか負担率といひますか、

これが違つてまいります。それから、地財の特例で、後進地域のかさ上げ特例を適用する、こういうことも考えておりますので、選ばれる路線、区間によつては、総事業費も多少の変動はある。

ただし、いづれにしても、今回、十五年度でこういうお願いをして、地方の財源の手当てと、こういうことをお願いしているところでございます。それから、この機会にぜひ手当てをさせていただくと、これからの整備の方向性が定め得る、こういうことで大急ぎでお願い申し上げる、こういうことでございます。

○日森委員 次に、この新直轄制度といひますか、これで整備する路線というのは、料金収入では管理費も賄えない路線などというふうに書いてあるようなんです。とされているんですが、先ほど申し上げたとおり、この制度によると、公団でもできないところが先に建設が進んでしまふんじゃないか。そうすると、本来高速道路は総合的な交通ネットワークとして整備をしていかなきゃいけないわけですから、このネットワークに不都合が生じるんじゃないかという心配があるんですね。

新直轄の対象について、必要性の乏しい路線から順に当てる、仮にそういうことであれば、改革に逆行するんじゃないかと思ひもしないわけではあります。既に道路公団が着手をしている区間を直轄の整備区間に変更して、そのため買い取り資金として公団に支出をするとかいう方法も考えられると思ふんですが、これについてちよつとお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 道路区間について、選ばれ得るかという点については、先ほど申し上げましたように、選定基準といひますか、そういうものを十分考慮しながら、世の中に十分説明ができるような形で進めてまいりたいと思つております。そういう意味で、どこだという形で現時点では決めていないということも事実でございます。

それから、新しい直轄方式で、既に道路公団が着手している区間を直轄の整備区間に変更して買取り資金を公団にということも考えられるのではないかと、こういう御指摘でございます。

基本的にはこれからの課題ではございますが、仮にこれから新直轄という形でお願いをする路線を考えましたときには、多くの、例えば八割、九割もうでき上がっている、こういう路線では多分ないと思われまして、そういう意味では、その路線、区間につき込まれております建設費自体はそう多くないものから選ばれる。逆に言うと、進捗率が八割、九割進んでいるようなところというのはなかなかそういう意味では切りかえづらいでしょうね。一つの傾向としてはそう言えると思いますが、それ以上の点につきましては、いろいろな基準に照らし合わせて検討も都道府県とも相談しながら決めてまいりたい、そういうふう

に思っているところでございます。

○日森委員 これは採算性ということも一つ入っているんですね。それを考えると、地方の高速道路になりますと、特に採算性だけでは当然割り切れない、これはもう当たり前の話であって、これは私も指摘をしてきました。

高速道路の整備は国家的プロジェクトであるというふうには私も認識をしているわけで、それだけではなくて、地方住民にとっては生命線でもある、こういうことも言えると思うんです。採算性に余り偏重し過ぎると地方の切り捨てになる、そういう心配も当然あるわけです。これは道路問題だけではなくていろいろ問題で、今、どうも小泉さん、地方を切り捨てているんじゃないかという声があつて、町村会などはかなりお怒りになつていてという話も聞いているんですが、そういうことが一つある。

それは、先ほどから、ちよつと恐縮なんです、具体的な高速道路網、これについて路線をどのように決めていくかということが大変重要な課題になつていっているんだと思いますが、それについてはどうお考えになりますか。

○副大臣 日森議員の御心配、また国民の皆さんの、だれがどこでいつどのようにというのと、そして、地方が切り捨てになるんじゃないかという御心配等々これあらうと思ひますけれども、少なくとも、高速自動車道につきましては、現在まで九千三百四十二キロメートルという整備計画、これは策定しているのは先ほどもここで御議論申し上げたとおりでございますけれども、今後整備されます道路の多く、交通量が少なく、あるいは採算性が乏しい、多くの事業費の割には単独で採算性を確保することが困難なところが今残つているところだ、こういう御心配もある。

また、事実、経済的な全体的なデフレ体制の中で採算性がとれるというふうなことは、ある程度、有料道路料金の割高感が今現在もありますけれども、それを値段を下げるということのが本当は理想ですけれども、現実的に、有料道路とこのものの制度の活用も、今言ったような状況で限界が来ているのではないかと。そして、これからつくるところはもつと高くつていくということではない。なおかつ、今まで利用して、とにかく四十路線の中で採算性がとれているのが四路線から五路線しかないという日本の高速道路の状況では、今後、このような状況で、果たしてどうしていくのか。

今後の高速自動車国道の整備については、これは道路公団の民営化によつて新規の投資に一定の歯どめをかける、これは大事なことだろうと思つておりますし、債務をいかに確実に返済するか、これも重要な問題が先ほどからも御議論されております。これまでの有料道路方式による整備方式を改めて、国と地方による直轄方式というものを新たに導入して、本当に必要な高速道路を地元の要望に沿つてつくつていくということ、新直

轄方式によつて整備を行う。

あるいは、個別の路線と区間というものは、現行の整備計画の九千三百四十二キロメートルの中から、今後の整備効果とかあるいは交通量の見通し、それから、重ねて収支の見通し、そういうものを精査して、関係地方公共団体の意見も聴取しながら、そして国幹会議等々の議を経て決めていくものだと私は思つております。

何よりも、新直轄方式は地元の声が今まで以上に入るという点では、私は新たなことだと思つて、希望を持って皆さん方にこのことを開示し、なおかつ御協力をいただくものだと思つております。

○日森委員 わかりやすく、だれが見ても公平だという基準とかいうものをきちんとして仕事をさせていただきたいと思ひます。

心配事はばかりで申しわけございませんが、そういうことを進めるのに、国土交通省では、検討委員会をつくつて、その中で選定基準を決めて、これに基づいて採用路線を提示して、最終的には国幹会議で決めるということになつていっているんですが、国土交通省が事実上の選定の中心になるというふうには我々は考えております。

国土交通省が実際に基準を選定したり路線を決定するその中心に居座つていられることは、これまでの経験からいっても、どうもいろいろな意味で政治家の介入とかいろいろなものを招きやすいのではないかと、このことを一つ心配してまいります。

それから、地方の意見、今大臣もおっしゃいましたけれども、地方の意見を聞きながら路線などを決めていくんだというお話だったんですが、地方ごとに利害の対立があつたりいろいろなことがあると思ひます。そういう心配に対してどのような調整を行つていくのかということについてお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 いかなる選定基準を用意するかという点につきまして、先ほど申し上げましたように、民営化推進委員会の中で御議論なさつて

おられましたのは、中村委員の、採算性とそれから費用対効果とそれから外部効果、こういうものをカリキュレートすべし、定量化すべし、こういうことではございません。

その中で、例えば最近の御要望の中で大変切実なものとしてよく私も御指摘いただきましたのは、高速道路を用いることによつて、救急医療圏の問題、これは第三次救急医療圏が例えば一つの県の中で一カ所しかない、一病院しかないという地域もかなりあるわけでございます。そうすると、そこに一時間以内で到達しようというように、ことになりまして、高速道路でもなければなかなか到達できないよ、こういうようなお話であるとか、いろいろなことがあるわけでございまして、そういう外部効果というものをどういう指標で、どの程度のウェイトを持つて計算するか、ここがまた大事な問題でございます。

そういうものも含めて、多くの皆様の御意見を伺い、また地方公共団体の意見も聞きながらやつていこう、そういうふうになつております。

それから、地方間の利害がぶつかった場合、これは、定性的にいたしますか、こういう仕分けするルールを決めてまいりますよというわけにはまいらぬのは確かでございますが、お互い理解し合ひながらということをお願いしながら、十分な話し合いの場をその場合には持たせていただくことが円滑な調整を図りたい、そんなふうになつております。

○日森委員 関連して、ちよつと具体的な話になるんですが、公平で客観的な選定基準というのは、ぜひそうしていただきたいと思ひますと同時に、それが無いと優先順位というのは極めて不明確になつてしまふ、これこそまた、いろいろな国民からの疑問とか疑惑を招きやすいものになるので、そこはしっかりとやっていただきたいと思ひます。

その際、例えば地域の人口が少ない場合は受益者数で劣るというふうにはやはり選定基準の中に組み込まれてしまふのか。あるいは、航空便や新幹

線もないんだ、代替道路もない、そういうところは逆に優先的にやろう、そういう位置づけになっていくのか。ちよつと突つ込んだというか具体的な話で恐縮なんです、その辺の今考えている思いをお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 外部効果と申します、その選定の基準の中で、費用便益、費用効果、採算等だけではなくて、外部効果のあるものをどんなふう把握するのか、こういうことがお尋ねの趣旨かと思ひます。

ことしの一月に、先ほど申し上げました評価手法の選定基準の、評価手法の検討委員会というものを設置しております。その中で、例えば、総合的な評価手法、こういう形で、外部効果ということと提案されていきますのは、拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる、今先生の御指摘の新幹線、空港等幹線交通網への利便性が高まる、あるいは並行道路が通行どめになった場合の迂回路が長大である、逆に申し上げると、並行道路がない場合とかいうようなことがまたこの取り扱いになるかと思ひますが、など、九つの指標が提案されているところでございます。

いろいろ御審議、御検討いただいているわけでございます、私も、そうしたことを大急ぎで整理していただきながら、私もかなりの考え方を整理いたしまして、そして、先ほど申し上げました、関係都道府県の意見をよくよく伺ひながら、聞きながら、国土交通省としての考え方をまとめてまいりたい、そんなふうにしておりま

す。

○日森委員 次に、これはみんなが疑問に思っている、みんながどうか国民から見ると大変疑問に思っているかと思ひますが、先ほど岩國先生がおっしゃったように、高速道路を含めて道路というのは国が全部責任を持つてやるべきじゃないか、私はそう思っているんです。

さまざまな事情で公団方式などでつくられてきた経過があるんですが、新規の今度の方式を使った直轄道路は無料で、そして、それまで公団でつ

くつてきた道路が有料ということになると、これはなかなか疑問が残るのではないかと。

例えば、どういうふうにお考えになっているかわかりませんが、有料と無料の中間的な方法、完全に無料になるまでの暫定的な言った方がいいかもしれない、料金を一律にするんだ、そういうことも含めて、お考えをちよつとお聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 先生の御指摘は、これまでの建設で進んできたものは有料で、引き続き有料でやる部分と、それから税金でこれから新直轄、こういう形になると無料の道路という形が出てきて、そのところは必ずしも整合がとれない、そういうことではないか、したがって、無料でも中間的なものとして料金の安い有料道路だ、こう御理解申し上げればよろしいんではないか、という中間的なものができないか、こういう御指摘かと思ひます。

現時点で高速自動車国道の整備、こういう観点から申し上げますと、少しわかりづらくなり過ぎるかな、地方の御負担までいただいて税でつくり上げるといふことについて、しかしながら、やはり料金は取るよということになりますと、言ってみれば概念として、これまで考えてきましたのは、そういう必要とした経費をお返すするために管理しながら料金をいただくというふうなやつてきたものでありますので、そういう意味では、中間的な性格のものというのが、私も、にわかには方針変換してというところまでなかなか難しいかなというふうな思ひがするのは事実であります。

どこの国もかなり、例えばイタリアにしろフランスにしろ、有料道路と無料道路と、高速道路の中でも両方の区間がありまして、そこは、例えばイタリアの場合には南の方が主として無料であつて、税でつくつて、こんなこともござ

います。

私も、これからは本当にきちつとした体系ができるかという点について勉強しながら、しか

しながら中間的な性格というのはなかなか難しいところがあるかなというふうな思ひでございます。

○日森委員 ちよつと今わからなかつたんですが、新直轄方式でつくられる道路というのは無料ですか。無料になるわけですね。

○佐藤政府参考人 何分、税で、国税と地方の税で建設を完了するという形でお願ひしているものでございますので、現時点では基本的には無料、こういうふうにお考えしております。

ただ、一つ申し上げますと、有料の区間と有料の区間に挟まれてその中に無料の区間がどうして出てくるかという状況の場合に、どういふ応用動作をし得るかという点については、公共団体とも相談したりしながら、本当にどうするかというのを考えていく必要があるかというふうには思つております。

○日森委員 利用客が多い道路は有料で、今度の基準、概要が示されていせんが、利用率が低くて採算性もとれなくて、そういうところの道路は無料だということになりますと、国民の一般的な目から見て随分不公平感というのがあるんじゃないか、そんなふうに思つておられるんですが、それについてはもう少し、どんな整理の仕方をされるかとしておられるのか、これは最後になりますけれども、お聞かせいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 今申し上げましたように、新たな直轄方式、こういう形で整備される路線、区間につきましては、借入金によらずに税でやる、国費、地方費で建設する、こういう形からいきま

す、基本的には無料で考えている、こういうことではござい

有料道路方式で整備される路線、区間につきましては、そういう意味では、地方の負担もない、地方の税も入らない、こういう形でございまして、料金収入で管理費をお願いしながら償還をする、こういう形で利用者には料金負担をお願いする、こういうことではあるわけでありま

不公平ではないか、こういう御議論であります。

す。そういう意味では、従来も、有料道路といひますか、料金で、借入金で建設させていただくその路線、区間というものは、どちらかといひますと採算性上の制約がございまして、予算的な制約がない、薄いついよさもございまして、重点投資ができるという形でやつてきたことも事実でございます。

先ほど、平均的には毎年度二千億ぐらいの事業費を新直轄事業に回したい、こう申し上げておりますが、一般の道路事業の中でそこを確保していくには、またなかなか厳しい予算的な面もある、いろいろな努力をせないかぬ、こういうことも事実でございますので、そういう意味での重点化あるいは早期整備という観点から、多少制約が強まるかなというふうな、プラスマイナス、多少いろいろございまして、どういう選択をするか、よくよく地方公共団体とも相談しながらやつてまいりたいと思つております。

○日森委員 時間になりました。財務省、申しわけございせんでした。行き着かなかつたものので、すから、また次の機会に質問させていただきますと思ひます。

どうもありがとうございました。

○河合委員長 岩崎忠夫君。

○岩崎委員 自由民主党の岩崎忠夫でございます。

昨年十二月六日、道路関係四公団民営化推進委員会は、一定の高速道路の建設は必要だとする今井委員長が辞任され、残つた委員の多数決の結果、高速道路の新規建設を抑制する意見書を小泉総理に提出いたしました、政府は、民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針のもと、これまでの委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める旨、昨年十二月十七日、閣議決定をいたしました。

そこで、この際、今後我が国の高速道路をどのような手順でどのようにつくろうとしておられる

のか、中馬国土交通副大臣の基本的な考え方を伺いたいと思います。

○中馬副大臣 道路につきましては、国の基礎的なインフラでもございますし、これをつなぐネットワークの形で整備することは、国を運営していく上の必要最低条件の務めだと私は思っております。

そういうことから、一一五二〇と言われておりますこの計画も、六十二年に全会一致で国会で決めたことでもございますし、そして、九三二四は、九千三百四十二キロ、これにつきましては、今整備計画で着実に進めているところでございます。

しかし一方で、このような財政状況の中、また高速料金が高いたったようなこと、本来道路は無料であるべきだ、私もそのように認識いたしておりますが、そうした中で、これをどう整合性を持たせていくか。欧米に比べましても、まだまだ未整備でもございます。そうする中で、どういう形が考えられるかというのが、今回ここで御提言申し上げているこの法律でもございます。

御承知のように、その必要性の上から、現在の道路公団を、民営化という方式も含めて、これは検討課題、どのような形で民営化していくかはこれから課題でございますが、そのような形で運営し、そして民営化ということは、一方で、今大臣も答弁しておりますように、一つの、野方図だとは言いませんが、採算性を考えながらやりやすから、採算性に乗りえないところにはもう新規投資は行わないわけでございます。

しかし、逆に言えば、そういう形で料金を取っていても、採算性に乗るところは民間会社が一応やらせて、しかし、今皆様方の、国民の、まだ未整備のところでも非常に強い要望がございますところにつきましましては、直轄方式、新直轄方式とっておりますが、地方からも若干の負担も願うことにいたしまして直轄方式でやっていく、この二本立てでこれから進めていくことにしたわけでもございます。

○岩崎委員 今後の高速道路整備に對します中馬

国土交通副大臣のお考え、しかと承りました。ありがとうございます。

私は、民営化推進委員会の最大の役割は、採算性に配慮して、我が国の高速道路をいかに効率的に安く早くつくるか、この課題にこたえることであつたと思っておりますし、そのための民営化であつたと受けておるのでございます。ところが、民営化推進委員会の審議は、いかに債務を早期かつ確実に償還するかにとられ、高速道路ネットワークの必要性についての国土政策上の観点からの議論が著しく欠落してしまつたことを残念に思う一人であります。

そもそも、我が国の高速道路をどのようにごまてつくるかは、まさに国の責任、政治の責任で決めるべきものであります。国民、特に地方の国民は、高速道路は一体どこまで国がやってくれるのか、大変心配をいたしております。

こうした国民の心配を払拭するためにも、高速道路整備に責任を持つ国土交通大臣としては、この際、整備方式はともあれ、あるいは新会社でどれだけのやるのかは別にして、高速自動車国道の法定予定路線一万一千五百二十キロについては国の責任で着実に整備を進め、整備計画路線九千三百四十二キロについては早期に整備を進める旨、国民に明確なメッセージを発することが必要であると思ひますが、中馬国土交通副大臣の決意のほどを承りたいと思ひます。

○中馬副大臣 先ほど申し上げましたように、道路は国の基本的な一つのインフラでもございます。天下の公道と言われますように、だれもが自由に往來できるのが本来の道路の姿だと私は思っております。

しかし、むやみに不必要なところまで道路を引くことはもちろんむだでございますから、こうして国会の議決を経て一万一千五百二十キロというのが決まつたわけでございますから、全会一致で決まりましたから、これを整備するのは私たち国会議員の一つの務めでもあると思っております。そういうことでは、財政状況はともあれとしま

しても、それをいつまでにやってしまうかということの早い遅いはありません。やることは国の一つの義務だ、このように認識をいたしております。

しかも、九三二四、残るところはあと二千キロぐらいでございますが、これにつきましては、先ほど言いましたように、何としてでも、民間会社という手段を一方でとりながらも、しかし国が責任を持って直轄方式でやっていく、こういうことははっきりとしたメッセージとして出させていたいただいわけでございます。

○岩崎委員 明確なメッセージを賜つたと思っております。一万一千五百二十キロは国会の議決を経て決まつたことでありまして、これを重く受けとめるべきである、国の義務として、整備方式はともあれ、今後しっかり務めを果たしていくと、大変力強いメッセージを承りました。どうもありがとうございます。

次に、今回の高速自動車国道法一部改正の趣旨についてお尋ねを申し上げたいと思ひます。

我が国の高速道路は、これまで一般国道の自動車専用道路を除きまして、日本道路公団等によりその費用を料金収入で賄う有料道路方式で整備されてきております。国民の多くは、高速道路は専ら国の責任と負担のもとにつくられるものと思つてきたところでございますが、今回、新たに地方負担を求めて直轄方式で整備しようとするのはどういう考え方に基づくのか、お伺いをしたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 現在、整備計画の出されております九千三百四十二キロ、もちろん供用しているものも約七千二百キロになるわけでございます。採算がとれなければ必要性が薄いのではないかと、こういうような御議論をやもするとお見かけする場合もあるわけでございます。

実は、例えば東京の外郭環状道路、九千三百四十二キロの中の供用部分であります。常磐道から関越道まで約三十キロを供用しております。一日平均八万台から十万台の交通がございます。

それだけの交通があり、効果として年間数千億円という経済効果をもたらしておるわけでございますが、採算上は、残念ながら、その区間だけを取り出しますと、恐らく半分ぐらいが自分の収入で賄い得るか、償還できるか、こういうことでございますので、採算がとれるかどうかということと費用と効果が十分かどうかということとは、私どもは十分吟味しながら分ける必要があるだろう、そういうふうに考えております。

そういう意味で、道路関係四公団の民営化に伴いまして、採算という面からなかなか新会社による整備が困難、こういう路線、区間の中で真に必要なもの、これは費用と便益、先ほど申し上げましたようないろいろな基準を考へておるわけでありまして、必要なものについて新たな方法によって整備する必要があるだろう、こういうことだと理解しております。

したがひまして、そこで、民営化推進委員会の意見書におきましても、国、地方公共団体等の費用負担等を前提とした新たな制度を、政府において早急に検討するべきである、こういうことをまた意見としていただいているところでもあるわけでありまして。

そういう意味では、高速道路の整備がその地域に大きな便益をもたらす、こういうことは確かなものでありますから、応分の地方負担をいただきながら新しい直轄事業というものを導入することとした、こういうことでございます。

なお、地方負担を導入することによりまして、やはり主體的に地域も、あるいは地方自治体もそこにおかかわりいただいて、コスト意識を持つてその必要性について十分考へる、いろいろなそうした検討をお互いにやりながら整備の方法をしっかりと定めていくということが大事なことだと思つていただいところでございます。

○岩崎委員 高速道路の建設は採算性のみで考へられるべきものではない、全くそのとおりだと思つております。真に必要な高速道路は、あらゆる整備方法を考へてこれをつくるように努力する

のがまさに国の責任だろうと私は考えておるの
あります。

ただ、できるだけ最大の料金収入を活用して
高速道路を整備できたら、それにしくはないわけ
でありまして、できるだけ料金収入を活用した高
速道路の建設が最大限考えられますように、今後
とも御尽力をお願いしたいと思います。

次に、今回の高速自動車国道法の改正によりま
して、今後の高速自動車国道の建設スキームは、
現行の料金収入を活用した整備に加えまして、新
たに直轄による整備事業が導入されることとなる
わけでありまして。そして、直轄による整備が予定
される路線とは、資料によりますれば、料金収入
により管理費が賄えない路線など、道路公団にか
わる新会社による整備、管理が難しいと見込まれ
る路線、区間が想定されていると説明されてあり
ます。しかし、平成十三年度営業中高速道路の路
線別収支状況を見ますと、料金収入で管理費が賄
えていない路線は現在一つもないという状況にあ
るわけでありまして。例示ではいま一つイメージが
はつきりいたしません。

そこで伺いをいたしたいと思いますが、料金
収入を活用した整備と、直轄による整備との役割
分担をどうお考えになつておられるのか。また、新
たな直轄方式によって整備される路線、区間とは、
どのような採択基準によつて、どのような段取り
で決められていくのか。すなわち、具体的にどの
ような路線、区間が想定されているのか、ひとつ
わかりやすくお示しをいただきたいと思ひます。

○佐藤政府参考人 先生御指摘のように、現在、
新直轄方式を今ここでお願い申し上げている。そ
うすると、これからは、新直轄方式と、それか
ら、公団あるいは新会社で整備を続けていつてい
ただくべき有料道路の部分と、二本立ての整備方
式になる。その中で、新しい直轄方式につきまし
て、どういう基準で、どんな考え方で有料道路部
分と分けていくのか、こういう御指摘でありま
す。

申し上げておりますのは、料金収入では管理費

も賄えないなど、新会社がなかなか引き受けるの
は難しいんじゃないかな、そうした路線をベース
にしながら考えてまいりたい、こういうことであ
ります。

具体的には、採算性と費用効果と外部効果、こ
うしたものも今御審議を検討委員会であつたとい
うところでありまして、その指標のとり方、
ウェイトのとり方をいろいろ御指導いただきなが
ら、世の中の皆様にわかりやすくという形で努力
してまいりたいと思つております。

管理費もそれなりのという路線が現在の収支状況
ではないのか、こういう御指摘もござい
ました。

実は、路線全体で考えさせていただくと、結
局、十分管理費が出せて、さらに幾分かの元金払
い、こうした形に回せているのも事実でございま
す。これからつくる部分につきまして、その区間
だけをとりましますとなかなか厳しい、こういうこと
があるというのも事実でございまして、そういう
意味で、そこをある程度、ウェイトづけといいま
すか、それぞれの区間の性格をそういう意味で多
少分けて考えるといひますか、同じような指標で
並べて考える、そうしたことが必要かなというこ
とで選定の基準、考え方を整理している、こうい
うふうに御理解いただければと思ひます。

○岩崎委員 大変難しい作業だろうと思ひます
し、この問題については、全国の高速道路の建設
を抱える全部の地域が大変な御関心を寄せている
ところでございまして、今後ともひとつ国民に
納得できるようないい案を出していただきたいと
思ひます。

それから、十五年度予算編成に先立つて行われ
ました政府・与党の道路関係四公団の民営化につ
いての申し合わせによりますれば、新会社による
整備の補完措置として、国と地方の負担による新
たな直轄事業を導入することとされましたが、こ
の直轄による整備は、当面約三兆円を現時点での
目安としておられます。この三兆円を目安
とされました前提となる高速道路の全体事業費は

どのように考えておられるのか、お伺いをしたい
と思ひます。

○佐藤政府参考人 九千三百四十二キロの整備計
画が出ています中で、十五年度以降で残りますの
が約二千キロ、こういうことでございまして。

それで、現在の整備計画を出していただいてい
ます、言つてみれば、整備計画上の事業費といひ
ますか建設費を集めさせていただくと約二十兆円
である、こういうことであります。これに對しま
して、コストの縮減をできるだけ図るという観点
で、約二割強の縮減を図つていこう。そうしま
すと、大ざっぱに申し上げますと、十六兆円以内ぐ
らいに建設コストがおさまつてくるであらう。

これはできるだけだけの努力を引き続きやる、こ
ういうことになつておりますが、その中で、十六兆
円全体の中で、両面から考えてはおるわけでござ
いまして、管理費用がなかなかその区間では賄え
ない、こういうところの、量であるとか、ある
いは毎年度どのぐらい投資ができるか、税で投資
ができる、こういう観点でいくと、年間といへば
二千億円ぐらいが見込み得るかな。

それからもう一つは、逆に、公団と新会社が建
設します有料道路、こういう問題からいひます
と、投資の余力といひますか、どのぐらいは可能
だということをご期待し得るかな、そんなことをも
ろろ総合的に考慮いたしますと、まず二千億円
で十五、十六年、十五年から二十年、こう考えま
すと三兆円ぐらいの建設費が可能であるかな。そし
てなおかつ、それ自体、その区間では管理費がな
かなか厳しい、こういうところを拾ひ上げてみる
と、ある程度、そのぐらひはオーダーとしてはあ
るかな。

一方で、したがひまして、残りの十三兆円につ
きましては、公団と新会社でこれから課題として
ではあります、制度設計しながら何とか可能な
ような制度が組めるのではないかと、しかし、それ
はこれからのまた課題である。こんなことを総合
的に考慮して、三兆円、こういう形の目安を立て
させていただいて、こういうことでございま

す。

○岩崎委員 ありがとうございます。

直轄による整備の事業費約三兆円は、政府・与
党申し合わせによりますれば、今後の交通需要等
を踏まえまして、必要に応じ見直すこととされて
いるところでありまして。現在、基本計画区間にあ
るものを含めまして、今後、必要な高速道路を建
設するための十分な財源が確保されますよう、ひ
とつ頑張つていただきたい、よろしく願ひした
いと思ひます。

私は、今回の道路公団の廃止、民営化で、ネッ
トワーク整備に不安が出ておる代表例が中部横断
自動車道であることまでも申し上げてまいりま
した。

この中部横断自動車道は、上信越自動車道、北
関東自動車道と一体となり、東京から百キロない
し百五十キロ圏を環状に連結する関東大環状連携
軸を形成するものであります。完成いたしました
と、東京、南関東を経由せずに関西、中京と東
北、北関東とが直接に結ばれ、経済効果ははかり
知れないものがあります。

実際、東北道に接続する地点でとつてみまして
も、清水から中部横断自動車道経由のルートは、
神奈川、東京を経由したルートよりもキロ数でわ
ずか三十キロ長くなるだけであります。したがつ
て、中部横断自動車道完成の暁には、関西、中京
から東北、北関東へ行く車はほとんど中部横断自
動車を通過し、これにより、都内の交通渋滞は大
幅に緩和されることになりまして。

ところが、中部横断自動車道百三十六キロのう
ち、八千穂―長坂間三十八キロは基本計画
区間でありまして。残りの整備計画区間がすべて整
備されても、ネットワークが切断されてしまふお
それがあります。

私は、中部横断自動車道のような高速ネット
ワーク効果の高い路線については、高速道路ネッ
トワークとして全部の区間が手戻りなく同時に
供用開始できるように、現在、基本計画区間にと
どまるものであつても、早期に整備計画に格上げ

し、この新たな直轄事業方式を活用すべきだと考
えるのでありますが、佐藤道路局長にお考えをお
伺いしたいと思います。

○佐藤政府参考人 先ほど来申し上げております
新しい直轄方式で、おおむね目安を三兆円としな
がら、平準化したしますと年間二千億円ぐらいの
建設を十五年から二十年ぐらいの間に推進してい
く、これは、九千三百四十二キロという中で、新
しい直轄方式と有料道路の方式によるもの、こう
いうふうには二本立てで頑張つてまいりたい、こ
ういう御説明を申し上げたわけでありまして。

先生の御指摘は、この九千三百四十二キロと一
万一千五百二十キロの間、予定路線あるいは基本
計画区間で残っている部分についても、新しい直
轄方式で整備を進めていくことが必要では
ないか、こういう御指摘でございました。

私もどなたもいたしましては、中部横断自動車道
は、言つてみれば初期の大環状といえますかの性
格も持ちながら、なおかつまた、太平洋と日本海
を日本の真ん中で結ぶ大事な道路だというふう
に認識しております。できましたら、先生の御指
摘のよう一度に完成する、こういうことが望まし
いこととは思いますが、また一方で、重点的な整
備を進めていく、手順をしっかりとしながら整備を
重点的に進めていく、こういうことも限られた資
源の中では必要なことかというように思ひもある
わけでございます。

その予定路線、基本計画区間、一万一千五百二
十キロと九千三百四十二キロとの間、二千キロほ
ど全国で残つておるわけでございますが、このう
ち、既に国道のバイパスというように形を手をつ
けてといいますか着手しておつて、これを当面、
代替路線としていいますか、高速自動車国道の
代替路線として使つていこう、こういうものが約
一千キロございます。

そういう意味では、一万一千五百二十キロの中
で、予定路線、基本計画区間で、整備を急ぐ必要
があるというふうには地元からも、また私も、
ネットワークの性格上そういうふうに関連してお

るものが約一千キロ残るわけでございます。これ
らの整備の手法、あり方につきましては、とりあ
えずまず九千三百四十二キロを確実に早く整備が
できる、こういう見通しをつけさせていただいた
上で、さらにまた、いろいろな整備のあり方の工
夫をさらに考えながら努力してまいりたい、そん
なふうには思つておるところでございます。

○岩崎委員 中部横断自動車道は高速ネットワー
ク効果が大変高いものでありますから、今後とも
いろいろな工夫をして、ぜひとも同じ時期に供用
開始になるように御尽力を賜りたいと思ひます。
次に、地域高規格道路の新たな路線指定につい
て御質問をいたします。

言うまでもなく、地域高規格道路は、全国的な
高規格幹線道路と一体となつて幹線ネットワーク
を形成する道路でございます。平成五年に始め
る第一次道路整備五カ年計画以来、整備が進め
られておるものであります。そして、平成六年と
十年に、計画路線百八十六路線六千九百五十キ
ロ、候補路線百十路線が既に指定済みでありま
す。

ところが、隠れた東西交通の要衝であります我
が長野県において、関西、中京と関東、東京とを
結ぶ国道二百五十四号等の道路で通過交通が激増
し、別名ダンブ街道と言われるような状況にあり
ます。そこでは狭隘箇所も多いことから、先週
も、大型トレーラーが横転して道をふさぎ、現場
付近は四時間にわたつて上下線とも通行どめにな
りました。

ここに、上信越自動車道と中央自動車道の三角
形の底辺を結ぶ松本、佐久、上小、諏訪の地域高
規格道路の構想がございます。実現いたしますと
ば、後背地でありまして関西、中京と関東、東京と
を結ぶアクセスは飛躍的に向上するものと見込ま
れます。地域高規格道路は、まさにこの松本、佐
久、上小、諏訪連絡道のために構想されたような
ものと言えるのであります。

ところが、いまだ指定を受けていないのが大変
不思議に思ふのでありますが、新しい社会資本整

備重点計画ができますれば、これを機会に、こう
した緊急に整備が必要な路線については、地域高
規格道路の新たな路線指定の選定、検討をぜひと
もしていただきたいと思います。新たな路線指
定のお考えはないか、お伺いしたいと思います。

○佐藤政府参考人 地域高規格道路につきましては、
高規格幹線道路網の補完あるいは代替、こう
した機能を基本に考えながら、規格の高い、しか
しながら、一般道路と高速道路、その両方の特性
を、それぞれ地域、路線路線で工夫しながら、
その両方の特性を持つてもいいじゃないか、こ
ういうような路線として整備を図つてきた、こ
ういうことでございます。

平成六年の十二月に第一回の指定を行ったとこ
ろでございます。以来、五カ年計画ごとに路線指
定をしてまいつた、こういうことでございます。
過去分の過去の経緯はそういうことで、現在は、
計画路線として百八十六路線、候補路線として百
十路線、合計で六千九百五十キロが指定されてお
るところでございます。

先ほど来の御議論の高速自動車国道の整備のあ
り方、さらには高規格幹線道路全体、それと地域
高規格道路として既に整備を進めている区間のこ
れからの見通し、いろいろなことを見通しをきつ
ちりと立てながら、おかげさまで、暫定税率の延
長、こういう形もお願いをしているところでござ
いますし、そうした将来の見通しをいろいろ立て
ながら、次の路線指定の時期というものももちろ
ん考えてまいりたいと思つております。

今の五カ年計画、第十二次五カ年計画が今年度
までであるわけでございますし、これからの長期
的な見通しを立てる中でいろいろな構想を考えて
まいりたい、そんなふうには思つておるところで
ございます。

○岩崎委員 ぜひとも、緊急に整備をすべき路線
については、新たな路線指定をお願い申し上げた
と思ひます。

で、公共投資が重点分野への重点化、都市再生
など、それはそれとして大変結構であります。が、
公共投資の大都市への重点配分の傾向が一層強ま
るのではないかと、そしてその結果として、地方へ
の公共投資の配分が再び少なくなるのではないかと
懸念をいたしております。

現行の道路整備五カ年計画では、基本的な方針
として均衡ある国土の発展がうたわれております
が、新しい社会資本整備重点計画では、道路整備
について、この均衡ある国土の発展の理念はどの
ように取り扱われるのかお伺いしたいと思います
し、また、大臣所信表明に言う個性ある地域の発
展と国土の均衡ある発展とは、その関係をどのよ
うに整理して考えたらよいのかをお伺いしたいと
思ひます。

地方の道路整備はまだ立ちおくれしていると実
感をいたしております。例えば、私の選挙区で、
県庁所在地たる長野市と十三万都市の上田市とを
結ぶ国道十八号のバイパス計画があります。全長
二十七・三キロの上田篠ノ井バイパスのうち、こ
れまで完成したのは、道路幅三・二キロ、暫定
二車線供用一・六キロの計四・八キロにすぎませ
ん。そして、十六・二キロについてはいまだ全く
事業化されておられません。

当地域では、今月、知事に対し一市二町の合併
申請がされましたが、地元では、合併で最も期待
しておりますのは、市町村合併支援プランによる
この国道十八号のバイパス計画の促進でありま
す。

私は、こうした地方の都市間バイパスの整備に
ついて、その緊急性、重要性から見て、道路整備
の政策目標、アウトカムないし業績指標にぜひと
も取り入れていただきたいと思ひますが、どうで
ございましょうか、お伺いをしたいと思います。
○佐藤政府参考人 最初の御質問は、新しい社会
資本整備重点計画の中で、均衡ある国土の発展、
あるいは個性ある地域の発展、こうした形での道
路整備における考え方が、こういう問題であ
つたかと思ひます。

大切なことは、多分、道路行政、こういう観点から申し上げますと、拠点性とネットワーク、こういう概念なんだろうと思っております。拠点性を高めて、それを効率のいいネットワークで結んでいく、これが地域の振興それから国土づくりに必要なことだと思いますか、十分お役に立てていただける、こういうことだと認識しております。

そういう意味で、また、その拠点性を高める、こういう中には、当然のことながら、個性ある地域づくりということが大事なことであり、私どもとしては、そういう面から見ましたときには、道路整備をその支援の、言ってみれば手段として十分な御活用をいただくということが大事なことだと認識しておりますし、さらに、それを効率のいいネットワークで結ぶ、これがまた道路行政にとって大切な役割だ、こんなふうに考えているところでございます。

また、アウトカム指標につきまして、地方の道路整備に十分配慮すべきではないか、こういう御指摘だったかと思えます。御指摘のとおりだと思います。例えば、隣接する生活圏が相互に行き来ができる割合、直接的にできる割合、こうしたことも大事なことでと思いますし、災害時でも孤立しないような生活圏の割合、こうしたことも大事なアウトカム指標になってまいるということだと思います。

私どもといたしましては、このアウトカム、とり方をいろいろ工夫しながら、地域の生活の実感と合うようなアウトカムをできるだけ整備してまいりたい、そんなふうに思っておるわけであります。

○岩崎委員 ありがとうございます。

地方が一番要望しておりますのは、地方の都市間バイパスの整備であります。今後とも、道路行政の重要な柱として取り上げて整備を行っていただきたい、これをお願い申し上げます。質問を終えたいと思います。

○河合委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

両案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その日時、人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○河合委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

次回は、来る二十五日火曜日委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十二分散会

平成十五年四月四日印刷

平成十五年四月七日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇